Enciclopedia Ilustrada de la AVIACION

192 175 PTAS

MARINHA N-7027

El Arma Aérea de la Flota (2) ■ Sikorsky S-55 Chickasaw
Escuadrones de la RAF



Editorial Delta, S.A.

La guerra fría

El Arma Aérea de la Flota (2)

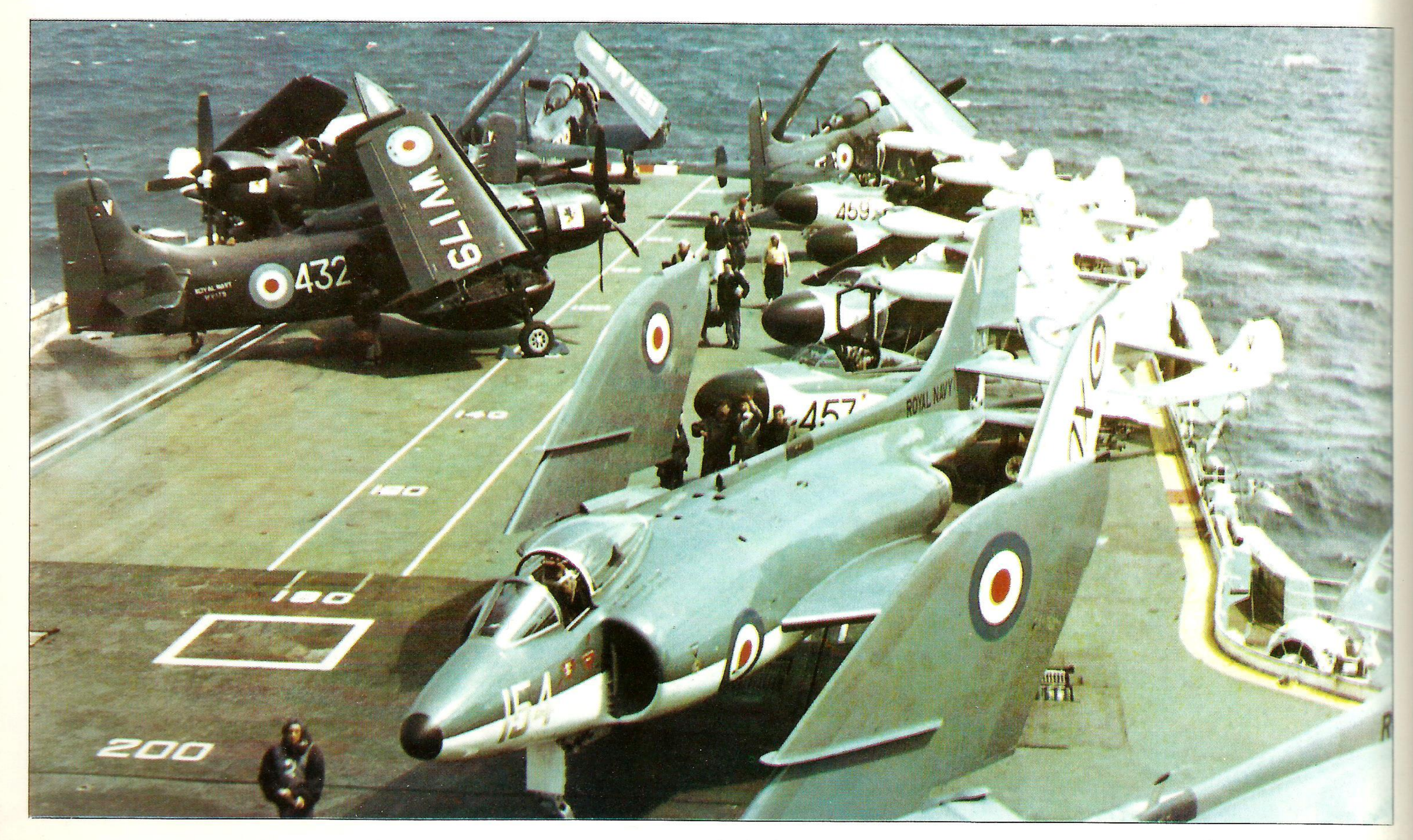
Tras el turbio conflicto de Suez, el Arma Aérea de la Flota siguió defendiendo los intereses británicos por todo el mundo, al tiempo que mejoraba continuamente su material de vuelo. Pero este proceso distó mucho de ser perfecto, como pudo comprobarse de forma dramática durante la guerra del Atlántico Sur, en 1982.

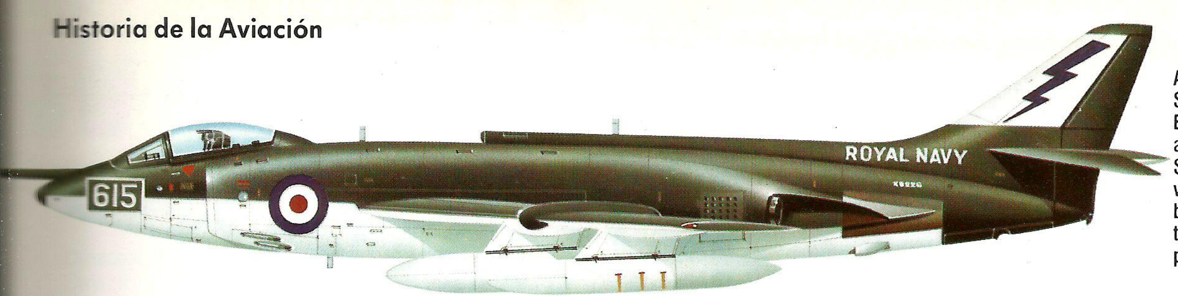
Tras su experiencia en la campaña de Suez en noviembre de 1956, el Arma Aérea de la Flota reasumió su programa normal de trabajo. Los HMS *Ocean* y *Theseus*, que habían sido temporalmente recomisionados para esa operación, fueron dados de baja y destinados al desguace. El HMS *Eagle* regresó a Gran Bretaña a principios de 1957, sus cuatro escuadrones fueron inmediatamente disueltos y el buque entró en dique seco para su reacondicionamiento. Su lugar en la flota fue ocupado por el HMS *Ark Royal*, que fue recomisionado con una patrulla de Skyraider de alerta temprana además de sus cuatro escuadrones de combate. Una nota negativa fue la desaparición de los escuadrones de la RNVR, que habían comenzado a reequiparse con aviones de reacción pero cuyos costes de mantenimiento no casaban con los recortes presupuestarios tan de moda por entonces.

Hacia 1958, el Arma Aérea de la Flota se hallaba en proceso de transformación, promovido por la entrada en servicio de nuevo material y equipo. A principios de ese año, el antiguo HMS *Victorious* fue recomisionado tras un amplio programa de modernización. Llevaba ahora cubierta angulada, un gran radar Tipo 984, espejos de apontaje, nuevos sistemas de detención y dos catapultas de vapor. Su sala de operaciones estaba mejor equipada que la de cualquier buque mundial contemporáneo.

En junio de 1958 entraron en servicio los primeros Supermarine Scimitar, a fin de remplazar parcialmente a los Hawker Sea Hawk en los papeles de interdicción y caza. Este

A bordo del HMS *Victorious* en 1959 aparecen aviones Supermarine Scimitar F.Mk 1 del 803.° Squadron (en primer plano) y de Havilland Sea Venom FAW.Mk 22 del 893.° Squadron. Los aparatos de la izquierda son Douglas Skyraider AEW.Mk 1 de la Patrulla B del 849.° Squadron (foto RAF Museum, Hendon).





Avión pesado y potente, el Supermarine Scimitar fue probado por la Patrulla de Evaluación 700X y más tarde entregado a su primera unidad operativa, el 803.° Squadron, en junio de 1958. En su versión Mk 1, actuó como interdictor a baja cota con capacidad nuclear y también como interceptador a alta cota y plataforma de reconocimiento.

nuevo avión tenía alas en flecha, dos poderosos motores Rolls-Royce Avon, cuatro cañones Aden de 30 mm en el morro y provisión para bombas, cohetes y (más tarde) misiles infrarrojos Sidewinder. El primer escuadrón equipado con este modelo fue el 803.°, que a finales de ese año embarcó en el *Victorious*.

Hacia finales de 1959 fue comisionado el HMS *Hermes* tras un largo período de construcción, en el que había sido dotado con la cubierta angulada y equipo moderno. Cuando entró en servicio al año siguiente, sus aviones eran los más recientes. Además de los Scimitar del 804.° Squadron, llevaba los de Havilland Sea Vixen del 890.° Squadron. Este bideriva con ala en flecha, destinado a la caza todotiempo, remplazó al Sea Venom en este cometido y estaba equipado con un sistema integrado de armas guiadas que comprendía el radar GEC, misiles de Havilland Firestreak y el visor de ataque Ferranti. En el cometido de alerta temprana, los Skyraider de origen norteamericano dejaron paso al nuevo Fairey Gannet AEW.Mk 3, equipado con el radar desmontado al Skyraider.

Por entonces, el helicóptero se estaba difundiendo en las fuerzas aeronavales y en la Royal Navy ello sucedió principalmente en el papel antisubmarino, en el que gradualmente sustituyó al Gannet. A principios de 1960 se le encontró otra tarea cuando el HMS *Bulwark* volvió al servicio tras ser reconvertido en transporte de unidades de asalto y embarcó los Westland Whirlwind HAS.Mk 7 del 848.° Squadron. No pasó mucho tiempo antes de que se pudiese probar el nuevo concepto, pues en 1961 el *Sheik* de Kuwait requirió protección contra las ansias anexionistas de Iraq. Al cabo de 24 horas el *Bulwark* había llegado a la zona desde Karachi y depositó en tierra el 42.° de los Comandos Reales de Marina a pesar de las lamentables condiciones climáticas, con temperaturas de hasta 49°. La RAF envió allí efectivos y el *Victorious* arribó a la región antes de que cesara la gran amenaza.

Se había demostrado el éxito del concepto del portahelicópteros de asalto y el HMS *Albion* fue desarmado para ser convertido de forma similar, volviendo al servicio en agosto de 1962. Además de los Whirlwind HAS.Mk 7 del 846.° Squadron, llevaba ahora los Westland Wessex HAS.Mk 1 del 845.° Squadron. Este desarrollo del Sikorsky S-58 fue el primer helicóptero naval británico diseñado desde el principio para tareas antisubmarinas todotiempo; había entrado en servicio un año antes para ese cometido, pero ahora había sido adaptado como transporte de tropas especiales, con capacidad para 16 hombres con su equipo. Pronto ganó su primera experiencia en ese segundo cometido cuando, un año más tarde, el *Albion* hubo de cambiar de ruta durante una singladura de Mombasa a Singapur, con el 40.° de Comandos a bordo. El sultán de Brunei había solicitado ayuda británica contra los ataques a través de sus fronteras realizados por guerrilleros indonesios que se infiltraban desde Sarawak y por mar.

Esta campaña duró tres años y la Royal Navy jugó un importante papel en su final feliz para el sultán. El *Albion* puso rumbo a Kuching, donde depositó en tierra a los comandos. Sus helicópteros tuvieron una participación fundamental, pues eran capaces de operar tanto desde el buque como desde tierra firme. Transportaron tropas y equipo de forma rápida en un territorio que comprendía desde junglas a pantanos, pasando por manglares. Aterrizaron en reducidos claros de las selvas, pero si ello no podía ser se mantenían en vuelo estacionario sobre los árboles y descendían la carga mediante la cabria. Cientos de heridos fueron transportados rápidamente a hospitales de sangre. Las condiciones operacionales estaban lejos de ser ideales, sin buenos mapas de la zona, con inadecuada cobertura radárica y con una climatología inhóspita, pero pese a todo ello se llevaron a cabo de forma satisfactoria miles de salidas. El *Bulwark* remplazó al *Albion* a mediados de 1964 y sus Squadrons n.^{os} 845 y 846 recibieron las justas recompensas por su comportamiento en el conflicto.



Un Wessex HU.Mk 5 del 848.° Squadron del HMS *Albion* en vuelo estacionario sobre un claro en las selvas de Borneo en julio de 1966. Estos helicópteros, que operaron desde las pistas avanzadas de Labuan y Bario, apoyaron las actuaciones del Ejército contra las infiltraciones desde Indonesia (foto Bruce Robertson).

Bucanero de baja cota

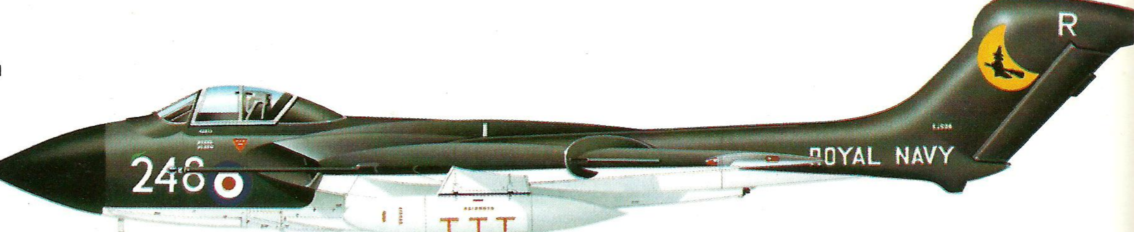
Mientras, la flota de portaviones ligeros de escuadra, que resultó tan vital durante la guerra de Corea, era drásticamente reducida y los diques de desguace daban la bienvenida a los HMS *Glory* y *Unicorn*. Sin embargo, existían planes para un nuevo portaviones de escuadra que incorporase gran número de innovaciones; provisionalmente, ese buque fue bautizado CVA-01.

Durante 1961 se había formado la Patrulla 700Z en calidad de unidad de evaluación intensiva para probar el nuevo Blackburn Buccaneer, que había aparecido con la designación inicial de NA.39. Fue el primer avión operativo diseñado desde el principio con capacidad de interdicción a baja cota. Respondía a unas especificaciones navales en las que se pedía un sistema de armas embarcado que comprendiese un avión capaz de volar por debajo de las coberturas de radar a velocidades próximas a Mach 1 para atacar con armas convencionales o nucleares. El 801.° Squadron fue el primero formado con este modelo, en julio de 1962, y en febrero de 1963 embarcó en el *Ark Royal*.

A finales de año, la fuerza de helicópteros hubo de afrontar otro cometido operativo, a raíz de los problemas en Adén. El *Ark Royal* envió a tierra los Wessex del 815.° Squadron, que comenzaron a operar desde RAF Khormaksar en apoyo a las operaciones contra las tribus disidentes en el área de Rafdán: su misión fue la de transportar tropas y evacuar bajas. Apenas habían completado su cometido cuando a mediados de enero embarcaron en el HMS *Centaur* para zarpar de inmediato hacia África Oriental, que había pedido ayuda británica ante el temor de un levantamiento en Tanganika. Al llegar a Dar-es-Salaam, los Wessex llevaron a tierra al 45.° de Comandos, que en poco más de una hora se había hecho con el control de la ciudad. El buque fue relevado poco después por el *Victorious* y, tras una corta estancia en Mombasa, zarpó hacia Singapur. Sin embargo, seis

El preludio de la que iba a ser una poderosa fuerza de helicópteros para la Royal Navy: uno de los tres Westland P.531/0 se prepara para apontar en una fragata durante sus evaluaciones operacionales en 1963. La RN encargó un total de 98 ejemplares con la denominación de Wasp HAS.Mk 1; estos aparatos siguen todavía en activo como máquinas antisubmarinas encuadrados en las numerosas patrullas asignadas a los buques de superficie.





El Arma Aérea de la Flota cursó pedidos por un total de 143 Sea Vixen FAW.Mk 1 y Mk 2. El aparato de la ilustración es un FAW.Mk 1 del 810.° Squadron; este modelo podía llevar cuatro misiles Firestreak, en tanto que el Mk 2 estaba adaptado para los Red Top.

meses después brotaron nuevos incidentes en Adén, poco antes de la prevista retirada de las fuerzas británicas, y el 815.° Squadron reembarcó en el *Centaur* para ir a asistir a las tropas de tierra. Al llegar allí desembarcó al 45.° de Comandos en el área montañosa de Rafdán, donde halló un tiempo abominable, con tormentas de arena y lluvias torrenciales. Esta operación concluyó con éxito y el buque partió una vez más hacia Singapur.

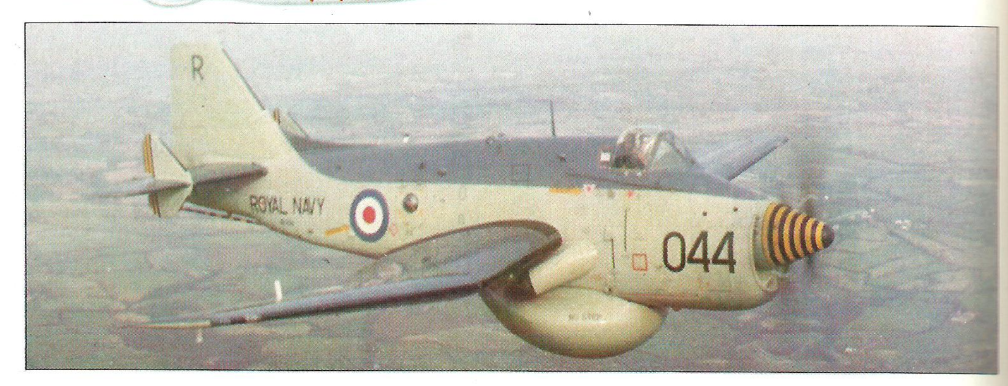
Se encontró otro empleo para los helicópteros en marzo de 1964, cuando se reformó el 829.° Squadron para aglutinar a las numerosas patrullas destinadas a los buques de superficie. Desplegadas desde pequeñas cubiertas de vuelo en fragatas y buques de vigilancia, estas patrullas estaban equipadas básicamente con el Westland Wasp, un aparato ligero capaz de permanecer de patrulla durante una hora y utilizar dos torpedos buscadores, cargas de profundidad o, más tarde, misiles aire-superficie como medios de protección contra submarinos y lanchas rápdas.

A finales de 1965 fue comisionado el HMS *Fearless* como el primer buque de asalto equipado con helicópteros. Llevaba a popa una cubierta especial, capaz de recibir el Westland Wessex HU.Mk 5, que estaba entrando en servicio. Esta máquina polivalente podía acomodar 16 infantes pertrechados o su equivalente en carga y tenía una eslinga de la que podían suspenderse objetos tan pesados como un Land Rover o piezas artilleras. Podía ser equipado con ametralladoras, cohetes o misiles aire-superficie y, por tanto, era ideal para los escuadrones de comandos.

Durante 1966, la crisis de Rodesia dio lugar a un bloqueo, impuesto para impedir que los petroleros llegasen al puerto de Beira. El HMS *Eagle* se estacionó en el canal de Mozambique junto con buques de escolta y durante los dos meses siguientes sus Gannet, Scimitar y Sea Vixen llevaron a cabo más de 1 000 salidas antes de que arribara el *Ark Royal* para tomar el relevo; el *Eagle* puso rumbo a Inglaterra para ser modernizado.

Las esperanzas para el futuro depositadas en el CVA-01 fueron defraudadas, ya que este avanzado concepto cayó víctima de los recortes presupuestarios de 1965, a raíz de los que dimitieron el ministro de Marina y el Primer Lord del Mar. Ello acabó virtualmente con el reinado del portaviones clásico en la Royal Navy, que hubo de apañarse con los que ya estaban en servicio. El *Victorious* estaba a dos pasos de la jubilación y, lo que son las cosas, ésta se adelantó a causa de un incendio accidental en noviembre de 1967.

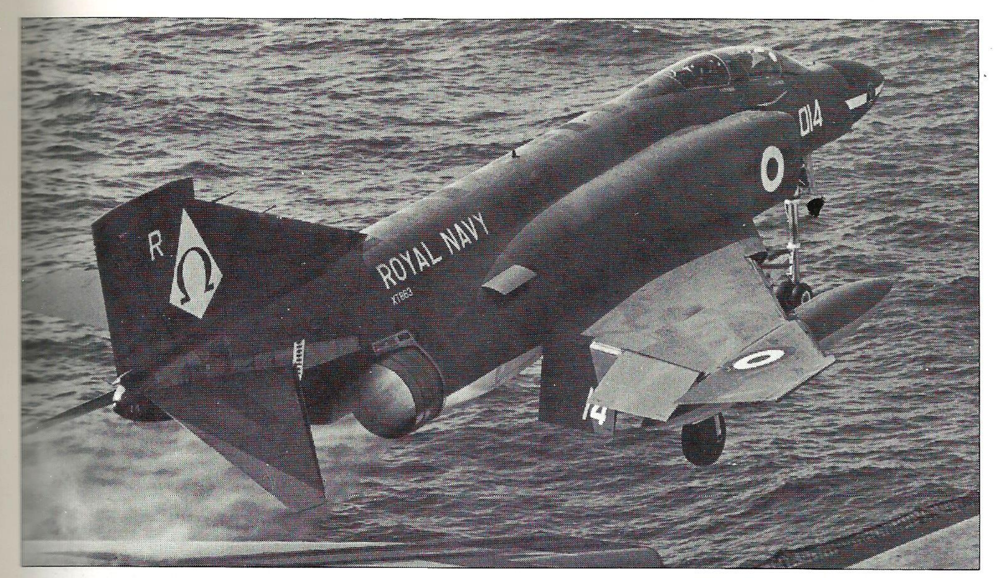
El Arma Aérea de la Flota hubo de dedicarse a una tarea nada común cuando, en marzo de 1967, el petrolero gigante *Torrey Canyon* encalló en el arrecife de Seven Stones, al largo de las costas de Cornualles. Los escuadrones de helicópteros de Culdrose llevaron expertos al buque para inspeccionar la situación y tomar las medidas necesarias, pero pese a todos los esfuerzos una inmensa marea negra comenzó a amenazar una vasta área en las costas sudoccidentales. En consecuencia, los Squadrons n.os 736 y 800, la única fuerza de interdicción disponible, fueron reclamados



Fácilmente reconocible por el gran radomo ventral que alojaba el equipo de radar, el Fairey Gannet AEW.Mk 3 era un imporante rediseño que incorporaba un fuselaje totalmente nuevo y unos aterrizadores de mayor carrera de amortiguación que dejaban mayor luz sobre el suelo para el radomo. Este modelo, el último diseñado por Fairey para el Arma Aérea de la Flota, fue construido por Westland (foto MoD).

Un Hawker Siddeley Buccaneer S.Mk 2D del 809.° Squadron es catapultado a plena carga desde el *Ark Royal* en 1976. Este avión, el XV863, había sido construido en 1968 como el primero de los siete S.Mk 2 de serie equipados con sistema de lanzamiento de los misiles aire-superficie Martel (foto Ray Sturtivant).





Un McDonnell Douglas Phantom FG.Mk 1 es lanzado por la catapulta de la cubierta angular del HMS *Ark Royal* a finales de los años setenta. En la deriva lleva el conocido distintivo (la letra griega Omega) del 892.° Squadron, la única unidad naval de primera línea británica que utilizó este modelo.



Un Sea King HAS.Mk 5 del 706.° Squadron sobrevuela la costa en las proximidades de su base, la estación aeronaval de Culdrose. Este escuadrón existe de forma continuada desde 1962 en calidad de Unidad de Entrenamiento Avanzado en Helicópteros: recibió sus primeros Sea King en 1970 y pasó a actuar exclusivamente con este tipo hacia 1975.

para que sus Buccaneer lanzaran bombas y napalm e incendiasen el petróleo.

Llega el Phantom

El proyecto del avión polivalente supersónico V/STOL P.1154 fue cancelado y en 1969 entró en servicio el McDonnell Douglas Phantom para remplazar al Sea Vixen, si bien sólo se recibieron 28 ejemplares de los 140 previstos a causa de la parquedad presupuestaria. Los motores estadounidenses fueron remplazados por dos Rolls-Royce Spey, se adaptó la célula para que cupiese en los ascensores de los portaviones y se le introdujeron otras modificaciones que le dieron mayor alcance y menor velocidad de aproximación que las versiones norteamericanas. En mayo de ese año, el oficial al mando del 892.° Squadron, el primero equipado con este tipo, estableció un nuevo récord en la travesía oeste-este del Atlántico en el curso de la Carrera Aérea Transatlántica del *Daily Mail*; fue repostado en el camino por un Victor de la RAF.

Ante el cada vez mayor uso de los helicópteros, se convirtió en necesidad esencial que pudiesen operar allí donde estallase cualquier conflicto futuro. A principios de 1969, el 846.° Squadron embarcó sus Wessex en el buque de apoyo HMS *Engadine* para realizar evaluaciones en climas fríos, concretamente en Noruega. Se aprendieron varias lecciones y desde entonces se han repetido las visitas invernales a esa zona, donde se realizan maniobras junto con unidades terrestres. Ese mismo año, los HMS *Blake* y *Tiger* fueron recomisionados como cruceros portahelicópteros.

A principios de 1970 entró en servicio un nuevo helicóptero: el 824.° Squadron recibió sus primeros Westland Sea King. Basado en el Sikorsky S-61, este aparato tiene capacidad todotiempo y ha sido concebido primordialmente para la lucha antisubmarina y la interdicción, en la que ha sustituido al Wessex. Equipado con dos motores Rolls-Royce Gem, incorpora avanzados equipos de radar y sonar, tren de aterrizaje retráctil y capacidad externa para cuatro torpedos buscadores o bien cuatro cargas de profundidad nucleares.

Mientras tanto, el *Ark Royal* era destinado a un proceso de modernización de tres años, del que emergió a mediados de los setenta para embarcar su nuevo grupo aéreo, que comprendía los Buccaneer, Phantom, AEW Gannet y Sea King, así como dos Wessex de salvamento. A continuación zarpó para participar en los ejercicios de la OTAN «Northern Wedding» en el Atlántico y después se dirigió al Mediterráneo. Una vez allí resultó averiado al colisionar con un destructor soviético que se le había acercado demasiado.

Una escena nocturna a bordo del HMS *Hermes* durante la guerra de las Malvinas. Para esa campaña, este buque llevó los Sea Harrier de los Squadrons n.^{os} 800 y 899, los Commando Sea King del 846.° Squadron y los Sea King antisubmarinos del 826.° Squadron. A fin de confundirse mejor en la zona en que iban a operar, los Sea Harrier fueron enteramente pintados en el color *extra dark sea grey* y perdieron el blanco de sus escarapelas e insignias (foto British Aerospace).



Reducción de efectivos

La reducción de la fuerza de portaviones prosiguió cuando en enero de 1971 el *Centaur* fue enviado al desguace, tras haber pasado cinco años como buque almacén una vez que se hubieron cancelado los planes de convertirlo en buque de mando. Un año más tarde se dio el finiquito al *Eagle*, pero mientras tanto el *Hermes* había sido convertido en buque de asalto anfibio para sustituir al *Albion*, que fue dado de baja en las listas al año siguiente.

En julio de 1974 la Royal Navy hubo de acudir a socorrer a Chipre cuando los turcos invadieron la parte septentrional de esa isla. Los Sea King del *Hermes* participaron en la evacuación, en la que también tomaron parte otros helicópteros de la RN.

En el curso de 1976 el *Hermes* fue convertido de nuevo, esta vez para la lucha antisubmarina, pero dos años más tarde el *Ark Royal* emprendió su última singladura. El *Bulwark* seguía como buque de mando y, junto al *Hermes*, proporcionaba a la Royal Navy su único potencial aéreo embarcado. El segundo fue retirado en 1980 para instalarle una rampa *sky-jump* para que pudiese utilizar los nuevos aviones de interdicción British Aerospace Sea Harrier. Esta rampa fue también montada en el *Invincible*, comisionado un año más tarde como el primero de los «cruceros de cubierta corrida» o portaviones ligeros, capaces de utilizar helicópteros y Sea Harrier y concebidos para dar mayor capacidad antisubmarina a las armadas de la OTAN.

A partir de 1978 el Wasp comenzó a ser remplazado en las unidades menores por su sucesor, el Westland Lynx. Con dos motores Rolls-Royce Gem, puede llevar varios tipos de armas aire-superficie en sus salidas antisubmarinas y de interdicción. Aunque su longitud es casi la misma que la del Wasp, tiene capacidad para 10 infantes o bien tres pacientes en camillas y un médico.

Los escasos recursos aeronavales británicos hubieron de ser reforzados al máximo cuando, en abril de 1982, fuerzas argentinas invadieron las islas Malvinas (Falkland) y los británicos formaron una fuerza operativa y la enviaron a recuperarlas. Se ha escrito ya mucho sobre esa campaña y su desenlace. Resumiendo, la Royal Navy sufrió fuertes pérdidas, algunas de las cuales se hubiesen evitado de haber contado con capacidad de alerta temprana embarcada; sólo ahora empieza a remediarse esa carencia. Los Sea Harrier y Harrier de la RAF, basados en los *Hermes* e *Invincible*, tuvieron un comportamiento inmejorable, así como los helicópteros que también participaron.

Sikorsky S-55 Chickasaw

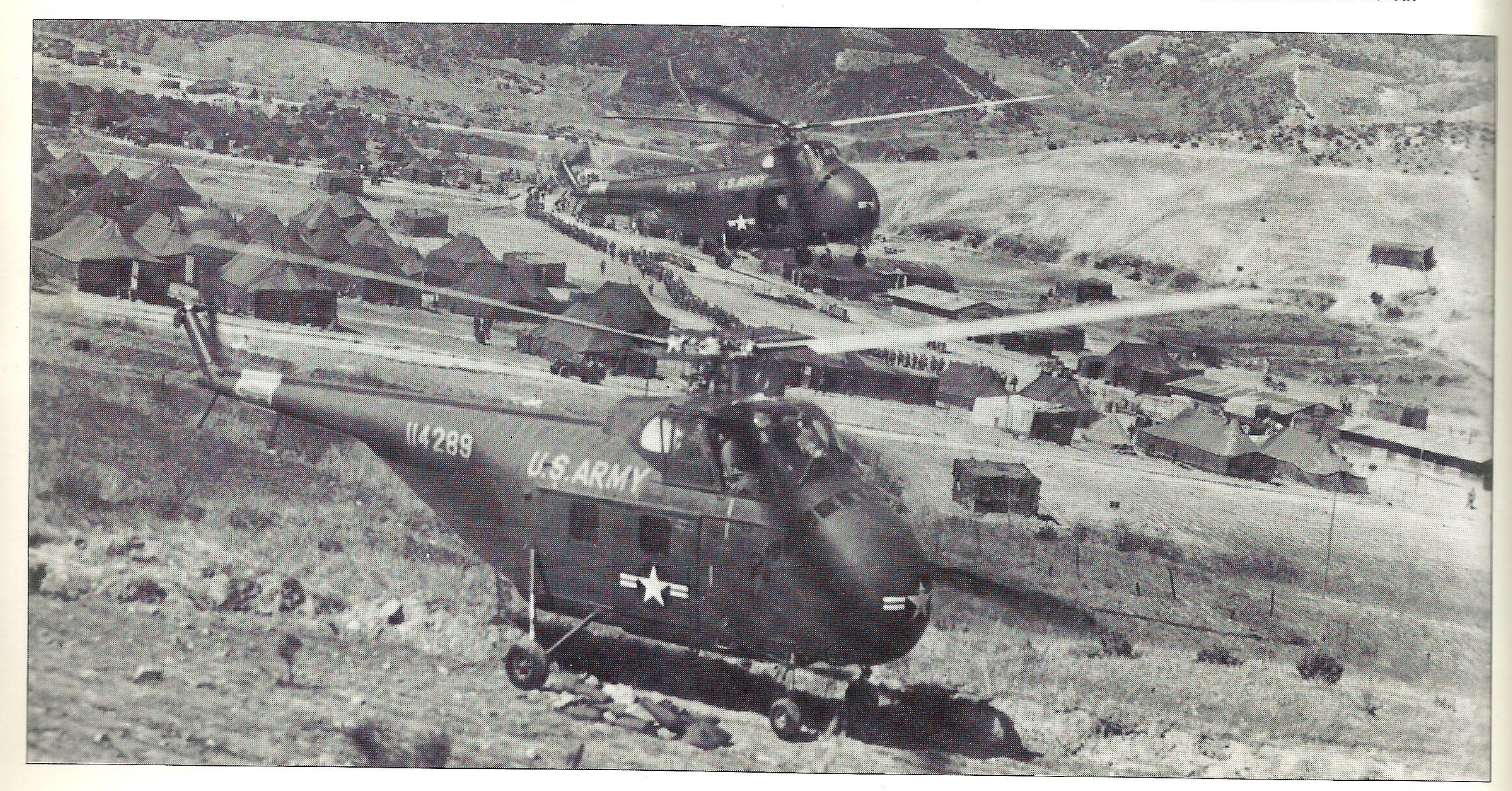
El nombre de Igor Sikorsky es sinónimo de desarrollo de helicópteros. Tras la aparición de sus primeros aparatos practicables comenzó a tomar forma gradualmente el S-55, un diseño totalmente competente que ha sabido adaptarse a los más dispares cometidos y que ha sido producido con licencia en varios países, Yugoslavia entre ellos.

El 1 de agosto de 1952, un titular del *New York Times* anunciaba la llegada a Prestwick (Escocia) de dos Sikorsky H-19 que acababan de cubrir los 1 500 km que separan ese punto de Keflavik (Islandia), lo que suponía la última etapa de la primera travesía transatlántica efectuada con helicópteros. Los capitanes V. H. McGovern y J. H. Moore del Military Air Transport Service (MATS) de EE UU y sus tripulaciones habían terminado con éxito una de las grandes *marathones* de la historia de la aviación, completando ese vuelo de 5 490 km en 42 horas 30 minutos.

Difícilmente podía hallarse una forma más lenta y pesada de cruzar el Atlántico, pero se había dado un gran paso: si los helicópteros se atrevían con océanos, podrían hacer cualquier cosa que hiciese un avión de ala fija. El helicóptero, que en tiempos fue una ruidosa curiosidad mecánica con escasos propósitos prácticos, estaba a punto de entrar en una nueva era en la que iba a convertirse en un medio capaz de realizar las más diversas funciones. Ese camino hacia los resultados prácticos había sido abierto por el H-19, una delas muchas variantes militares del Sikorsky S-55.

Igor Sikorsky, un intrépido inmigrante ruso que se convirtió en el más conocido constructor de helicópteros estadounidense, diseñó su primer aparato de alas rotativas en 1909. Cuando se estableció en Stratford (Connecticut) en los años treinta, Sikorsky, que también se dedicaba a los hidrocanoas, no se contentó con diseñar un helicóptero, sino que pasó también a construirlo y pilotarlo. El vuelo cautivo de Sikorsky en su VS-300 de estructura y cabina abiertas el 14 de setiembre de 1939 es considerado como el primer vuelo mundial de un helicóptero monorrotor. A continuación se produjo el desarrollo del VS-316A (R-4 de la USAAF, HNS-1 de la US Navy y Hoverfly Mk 1 de la RAF), una máquina frágil y de costados planos que se unió a las fuerzas norteamericanas en Bir-

Aunque designados H-19C, los Chickasaw utilizados por el US Army eran el equivalente de los H-19A de la USAF. En la fotografía, dos de estos aparatos llegan con suministros a una posición cercana a la zona desmilitarizada de Corea.





Un Sikorsky H-19C con el esquema mimético normalizado en el US Army en los años cincuenta. El Ejército adquirió este helicóptero basándose en la satisfactoria utilización de los H-19A y H-19B por parte de la USAF. El US Army empleó sus H-19C y H-19D Chickasaw hasta bien entrados los años sesenta.

mania a tiempo de actuar operacionalmente antes de la derrota japonesa. Este modelo (del que se conserva un ejemplar en el Museo de la RAF de Hendon) fue el primer helicóptero empleado por unidades militares, pero su alcance y carga útil limitadas, unidas a la excesiva pericia necesaria para pilotarlo, anunciaron que aún faltaba tiempo para que el helicóptero fuese una máquina útil.

Ya en la II Guerra Mundial, Sikorsky y su equipo de proyectos habían comenzado a estudiar un helicóptero mayor que fuese capaz de llevar gente y carga, utilizable en tareas como el transporte de tropas y el salvamento. Pero antes de eso apareció el VS-372 (R-5 para la USAAF), que fue desarrollado en el S-51 (H-5 de la USAF, HO3S-1 de la US Navy y Dragonfly de la RAF), voló por primera vez en agosto de 1943 y fue construido bajo licencia por Westland. Fue con este aparato con el que se llevó a cabo el primer salvamento en helicóptero el 29 de noviembre de 1945, cuando el piloto de pruebas de la compañía Dimitry Viner, a los mandos de un R-5D y afrontando vientos de 100 km/h, rescató a los dos ocupantes de una gabarra a punto de naufragar en medio de una implacable mar gruesa. Capaz de llevar solamente dos tripulantes y bajas o pacientes en literas externas, el Sikorsky S-51 fue un primer paso hacia un helicóptero totalmente práctico para servicio operacional y se utilizó ampliamente en la guerra de Corea. Otros diseños de alas rotativas eran creados por entonces en Estados Unidos por Piasecki, en Gran Bretaña por Bristol y en la Unión Soviética por Mil y Yakovlev, pero el desarrollo de un auténtico helicóptero operacional estaba reservado al Sikorsky S-55 o H-19.

El nuevo helicóptero que tomaba forma en Stratford a finales de los años cuarenta podía llevar algo más que un tripulante adicional; por primera vez fuera de Alemania, en su amplio fuselaje podía acomodarse una carga útil de 10 pasajeros, u ocho camillas, o bien una carga de 2 270 kg. El nuevo helicóptero, con tren de aterrizaje cuadriciclo, era de diseño convencional pero hacía un amplio uso de materiales ligeros. Para su clásico fuselaje configurado con larguero de cola se empleaban exclusivamente el aluminio y el magnesio, a excepción de los tubos de acero al cromo-molibdeno para el soporte del rotor. La US Air Force, convencida de que el nuevo helicóptero sería capaz de llevar a cabo misiones dentro de un alcance de 340 km, encargó cinco ejemplares bajo la designación de YH-19. El primero de ellos (49-2012) efectuó su vuelo inaugural el 10 de noviembre de 1949.

Planta motriz inclinada

El YH-19 estaba propulsado por un motor radial refrigerado por aire Pratt & Whitney R-1340 Wasp de 600 hp. Éste era solamente el primero de los muchos motores usados en las variantes del S-55, pero todos ellos se montaron en fuerte ángulo en la proa del fuselaje a fin de que el árbol de transmisión incidiera directamente en los engranajes del rotor; su mantenimiento se conseguía a través de dos grandes puertas de carenado que hacían innecesario el empleo de escaleras. La capacidad interna de carburante del YH-19 era de 720 litros y ya en las primeras pruebas en vuelo se comprobó que este aparato iba a tener un alcance y una autonomía superiores a todo lo visto hasta entonces. Debe reseñarse que el grado de preparación para pilotar uno de estos helicópteros era bastante elevado y que no estaba al alcance de cualquier alumno recién salido de las academias; así, los pilotos asignados a estos aparatos se sentían muy orgullosos de ello.

En su configuración original, el YH-19 presentaba un importante salto entre la superficie ventral del fuselaje y el larguero de cola, pero en este espacio se instaló al poco tiempo una gran aleta triangular a fin de mejorar la estabilidad. Otro cambio tuvo lugar en 1951, cuando la USAF encargó 50 H-19A de serie con dos pequeñas aletas que formaban una uve invertida debajo del larguero en vez del estabilizador horizontal situado en el costado de estribor de los YH-19. En ese momento estaba ya decidida la configuración final del aparato, pero la variante de serie H-19B de la USAF adquirió una nueva planta motriz, el Wright R-1300-3 de 700 hp. En el H-19B, del que se produjeron 270 unidades, se introdujeron también un larguero de cola más inclinado hacia abajo, una deriva mayor cuerda y se redujo el diámetro del rotor de cola. En 1952 comenzaron las entregas de los H-19B al 3.er Squadron de Salvamento Aéreo y a otras unidades SAR del MATS.

El desarrollo de la serie H-19 continuó cuando en 1952 el US Army encargó 72 aparatos H-19C y 338 H-19D (idénticos a los H-19A y H-19B de la USAF, respectivamente). En los años cincuenta el US Army sostuvo una dura pugna por mantener un arma aérea independiente y, de hecho, sus H-19 se convirtieron en útiles herramientas en Corea. El US Marine Corps, con unas necesidades similares, había encargado su variante del Sikorsky S-55 el 2 de agosto de 1950, en que firmó por sesenta HRS-1 (idénticos a los H-19A pero con depósitos de combustible autosellantes). Estos



El prototipo de la familia S-55, captado durante unas pruebas en Bridgeport (Connecticut), muestra la uve invertida formada con la adición de dos pequeñas aletas bajo la deriva. La USAF adquirió sus H-19A en esta configuración, con un pedido por 50 unidades.



La producción con licencia del S-55 en Japón corrió a cargo de Mitsubishi para las fuerzas armadas locales. Este H-19 de la Fuerza Aérea, fotografiado en Hamamatsu, presenta el vistoso esquema de los aparatos empleados en operaciones de salvamento costero.

Un Sikorsky H-19 de la Royal Canadian Air Force. También la Royal Canadian Navy usó este modelo, en la variante HO4S-1 y a bordo de su único portaviones. Los canadienses quedaron muy complacidos de la fiabilidad y resistencia de este tipo, especialmente en operaciones en el duro clima septentrional del país.

Éste es el segundo de los dos Westland Whirlwind HCC.Mk 12 construidos para La Patrulla de la Reina (del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda, *of course*) y entregados en 1964. Estos dos helicópteros sirvieron hasta 1969, en que fueron remplazados por sendos Wessex.

aparatos fueron entregados en principio al escuadrón HMX-1, el 2 de abril de 1951. El primer empleo de helicópteros para llevar tropas a una zona de combate se registró el 13 de setiembre de 1951, cuando los HRS-1 del escuadrón HMS-161 transportaron infantes de marina sobre un trayecto de 11 km hasta la cumbre de una colina en Corea que estaba siendo asaltada por tropas chinas.

Otra variante militar fue la HO4S-1 de la US Navy (idéntica a la H-19A de la USAF), de la que se adquirieron 10 ejemplares que fueron entregados al escuadrón utilitario HU-2 el 27 de diciembre de 1950. La HO4S-2 fue una versión propuesta para las misiones de búsqueda y salvamento de la Guardia Costera de EE UU, cuya construcción se detuvo cuando todas las versiones del S-55 pasaron del motor Pratt & Whitney R-1340 al Wright R-1300. Los HO4S-3 con motores Wright (idénticos a los H-19B de la USAF) comenzaron a encuadrarse en la US Navy en 1951; se construyeron 61 ejemplares, de los que 30 pasaron a la Guardia Costera como HO4S-3G. Estos modelos fueron redenominados UH-19F y HH-19G en 1962. Mientras tanto, el US Marine Corps adquirió 91 aparatos HRS-2, con cambios menores, y 89 HRS-3, con el motor Wright; estos últimos fueron redesignados UH-19E en 1962. Cuando el S-55 hacía años que estaba en servicio se decidió dar a los aviones nombres de tribus indias y el US Army asignó a sus variantes H-19 el nombre de Chikasaw.

Westland se había introducido en el campo de los helicópteros construyendo el biplaza Sikorsky S-51 con la denominación de Dragonfly, que fue el primer helicóptero operacional de la RAF y equipó al 194.º Squadron, que sirvió con él en los combates en Malasia. Bajo los acuerdos de producción con licencia, los talles de Yeovil pasaron a construir el Whirlwind para la RAF y la Royal Navy. El primer Whirlwind HAR.Mk 1 voló en agosto de 1953 y fue seguido por los HAR.Mk 2 para la RAF, ambos con motores Pratt & Whitney R-1340-40. A continuación apareció el Whirlwind HAR.Mk 4 para la RAF, equipado con el Pratt & Whitney R-1340-57 y equivalente al H-19A de la USAF.

Las Fuerzas Armadas españolas recibieron un total de 26 ejemplares de construcción estadounidense y británica, pertenecientes a las variantes UH-19A (denominados Z.1C por los militares españoles), UH-19B (Z.1), UH-19E (Z.1E) y Whirlwind HAR.Mk 2 (ZD.1B). En España recibieron el nombre genérico de «Pepos».

Otros Whirlwind

Otras variantes británicas del Sikorsky S-55 fueron la Westland Whirlwind HAS.Mk 7 para la Royal Navy, que estuvo a la cabeza de las operaciones antisubmarinas con aparatos de alas rotativas; la Whirlwind HCC.Mk 8 con motor Leonides Major, de la que dos ejemplares pasaron a La Patrulla de la Reina; y la versión de salvamento HAR.Mk 9 para la Royal Navy. Este servicio empleó también algunos aparatos de salvamento HAR.Mk 21 construidos por Sikorsky con motores R-1340-40. Los Whirlwind del 848.º Squa-



Éste es uno de los cuatro Whirlwind Serie 2 construidos por Westland para las Fuerzas Aéreas de Yugoslavia. Posteriormente la compañía SOKO obtuvo una licencia para producir 45 ejemplares con motores Leonides Major en su factoría de Mostar.



En vuelo a ras de las olas en las proximidades de Puerto Argentino (Port Stanley), en las Malvinas, un Whirlwind HAS.Mk 9 utilizado desde el buque de patrulla HMS *Protector* en apoyo de las expediciones científicas y navales que fueron enviadas a la Antártida.

dron llevaron a las tropas al combate en Malasia y, al cabo de unos años, otros Whirlwind sirvieron para dejar en tierra a los comandos que asaltaron Port Said en los sucesos de Suez en 1956.

A mediados de los años cincuenta comenzaba a resultar más fácil enumerar aquellas naciones que no empleaban algún derivado del Sikorsky S-55 que hacer la lista de las que sí los utilizaban. Además de las construidas por Westland, algunas variantes del S-55 fueron producidas por SNCA du Sud-Est en Francia y por Mitsubishi en Japón. Por lo menos 40 países usaron variantes militares del S-55, entre los que se contaryon Yugoslavia y Venezuela. Pero el S-55 fue igualmente significativo en los campos civil y comercial. Sikorsky había enterrado no pocos esfuerzos en facilitar la aceptación de un helicóptero con gran capacidad de carga como una proposición financiera viable, y comenzó a «vender» el S-55 civil tan pronto como la cadena de montaje de Stratford empezó a verse libre de tantos pedidos militares. New York Airways inauguró el 8 de julio de 1952 un servicio de pasaje que unía los aeropuertos neoyorquinos de Idlewild, La Guardia y Newark, y al cabo de poco tiempo expandió sus operaciones con el S-55 hasta New Brunswick, Princeton y Trento (Nueva Jersey). Los Angeles Airways empezó a experimentar otro servicio entre aeropuertos empleando el S-55 en una fecha tan temprana como 1953. Se vendieron seis S-55 al Departamento de Interior de EE UU para labores de protección.

Aunque seguía siendo un aparato de pilotaje selecto, el S-55 fue fácilmente aceptado y su uso se difundió. El 7 de julio de 1953, la aerolínea belga Sabena demostró que el S-55 podía llevar pasajeros desde un helipuerto de Bruselas al de South Bank, cerca de la estación londinense de Waterloo. El 1 de setiembre de 1953, Sabena introdujo el primer servicio mundial regular con helicópteros sobre trayectos internacionales, por el que se enlazaban Bruselas, Maastricht y Rotterdam, en los Países Bajos, con la ciudad francesa de Lille. Sin embargo, un uso mucho más amplio del helicóptero como transporte comercial hubo de esperar hasta el posterior Sikorsky S-58, que debía mucho al Chickasaw.

Una ligera diferencia

Apareció una segunda generación de derivados militares británicos del S-55 cuando Westland desarrolló el Whirlwind HAR.Mk 10 utilizando una turbina en vez de un motor de émbolo. Accionado por un motor de turbina Bristol Siddeley Gnome de 1 050 hp, el primer HAR.Mk 10 voló el 28 de febrero de 1959. Ello supuso el primer cambio importante en el aspecto externo de cualquier variante del S-55, pues el Whirlwind HAR.Mk 10 se distinguía fácilmente por la extensión del morro del fuselaje a que obligó el motor; esta extensión no fue simétrica, pues se aprovechó para instalar en su costado de babor parte del nuevo equipo eléctrico. La planta motriz Gnome pase a equipar también a versiones Whirlwind ya existentes, con lo que se lograba ampliar su vida operacional. El Whirlwind HAR.Mk 10 entró en servicio con el 22.° Squadron de RAF Odiham el 4 de noviembre de 1961. Los Whirlwind con turbina se difundieron rápidamente y continuaron en activo con la RAF Germany a lo largo de los años sesenta. Dos Whirlwind HCC.Mk 12 fueron más tarde encuadrados en La Patrulla de la Reina.



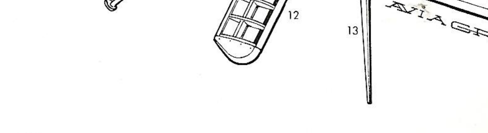
Aunque más conocido en sus múltiples aplicaciones militares, el S-55 ha sido también utilizado como una versátil máquina de transporte de carga y pasaje. En la fotografía, dos Whirlwind son evaluados antes de ser enviados al golfo Pérsico.

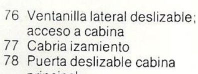
Variantes del Sikorsky S-55

YH-19: cinco ejemplares de evaluación operacional para la USAF, originalmente sin la deriva ventral; motor P&W R-1340
H-19A: primer modelo de serie para la USAF, con motor P&W R-1340-57; 55 ejemplares
H-19B: (más tarde, **UH-19B**): versión de serie para la USAF, con motor Wright R-1300-3; 270 ejemplares
SH-19B (más tarde, **HH-19B**): variante del H-19 de salvamento para el Servicio de Salvamento Aéreo del MATS
H-19C (más tarde, **UH-19C**): equivalente del H-19A para el US Army; 72 ejemplares
H-19D (más tarde, **UH-19D**): equivalente del H-19B para el US Army; 338 ejemplares
HO4S-1: equivalente del H-19A para la US Navy; 10 ejemplares
HO4S-2: variante de salvamento propuesta para la Guardia Costera de EE UU, con motor P&W R-1340; no construida
HO4S-3 (más tarde, **UH-19F**): equivalente del H-19B para la US Navy; 81 ejemplares
HO4S-3G (más tarde, **HH-19G**): versión de salvamento del HO4S-3 para la Guardia Costera de EE UU; 30 ejemplares transferidos
HRS-1: transporte de tropas equivalente al H-19A para el US Marine Corps, con depósitos autosellantes
HRS-2: transporte de tropas para el US Marine Corps, con cambios mínimos; 91 ejemplares
HRS-3: (más tarde, **CH-19E**): transporte de tropas equivalente al H-19B para el US Marine Corps; 81 ejemplares, algunos de los cuales se obtuvieron por conversión de aparatos HRS-2

Variantes del Westland Whirlwind

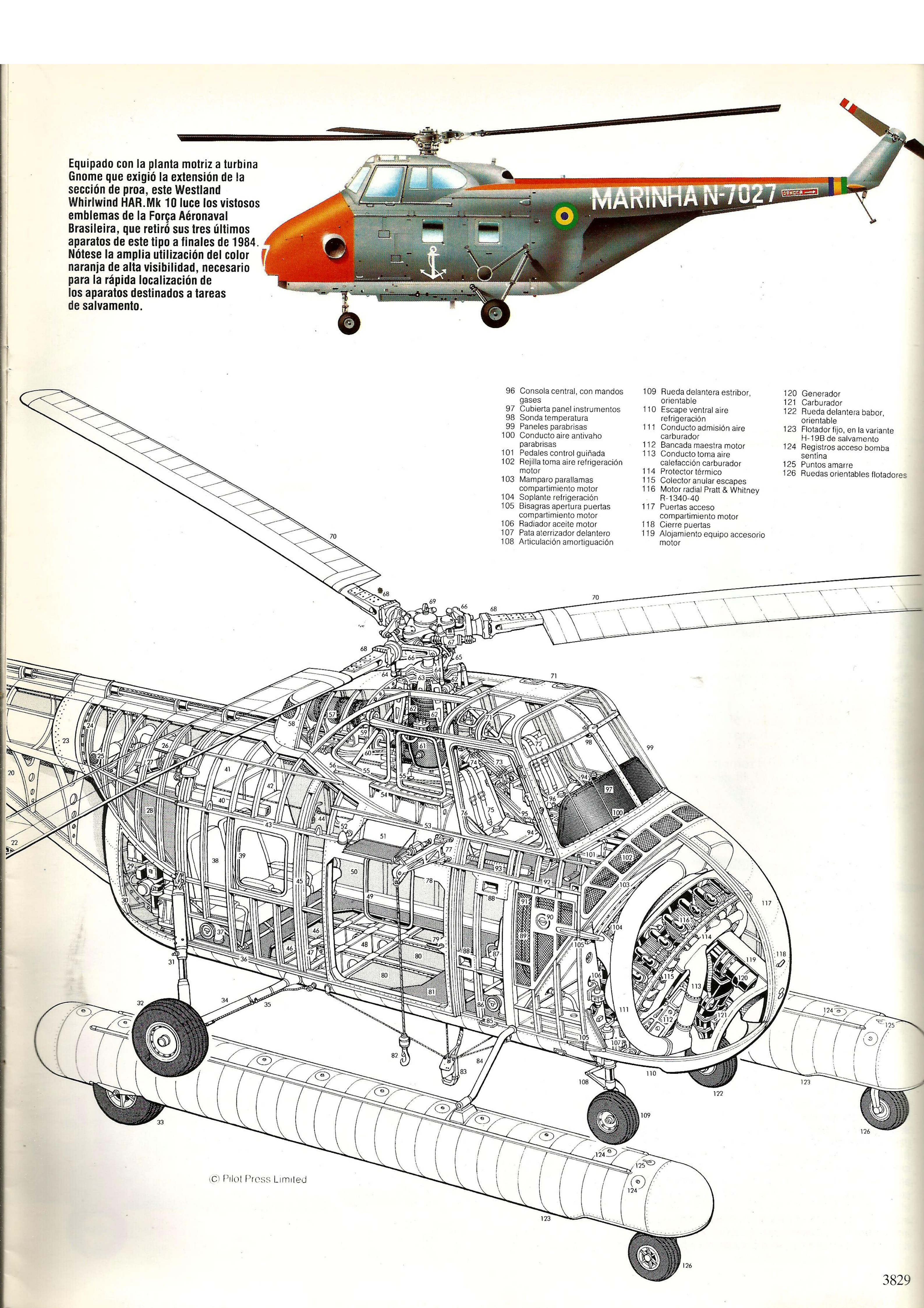
Whirlwind HAR.Mk 1: variante de salvamento para la Royal Navy, con motor P&W R-1340-40
Whirlwind HAR.Mk 2: equivalente del HAR.Mk 1 para la RAF
Whirlwind HAR.Mk 3: variante de salvamento para la Royal Navy, con motor P&W R-1340-57
Whirlwind HAR.Mk 4: equivalente del HAR.Mk 3 para la RAF
Whirlwind HAR.Mk 5: variante de salvamento para la Royal Navy y Austria; motor Alvis Leonides Major
Whirlwind HAS.Mk 7: variante antisubmarina y de enlace para la Royal Navy
Whirlwind HCC.Mk 8: variante de enlace para La Patrulla de la Reina; Alvis Leonides Major
Whirlwind HAR.Mk 9: conversiones de aparatos HAS.Mk 7 para tareas de salvamento con la Royal Navy
Whirlwind HAR.Mk 10: variante de salvamento para la RAF, con turbinas Bristol Siddeley Gnome
Whirlwind HCC.Mk 12: variante de enlace para La Patrulla de la Reina; turbina Gnome
Whirlwind HAR.Mk 21: variante de salvamento construida por Sikorsky para la Royal Navy; motor R-1340-40
Whirlwind HAS.Mk 22: variante antisubmarina y de enlace construida por Sikorsky para la Royal Navy; motor Wright R-1300





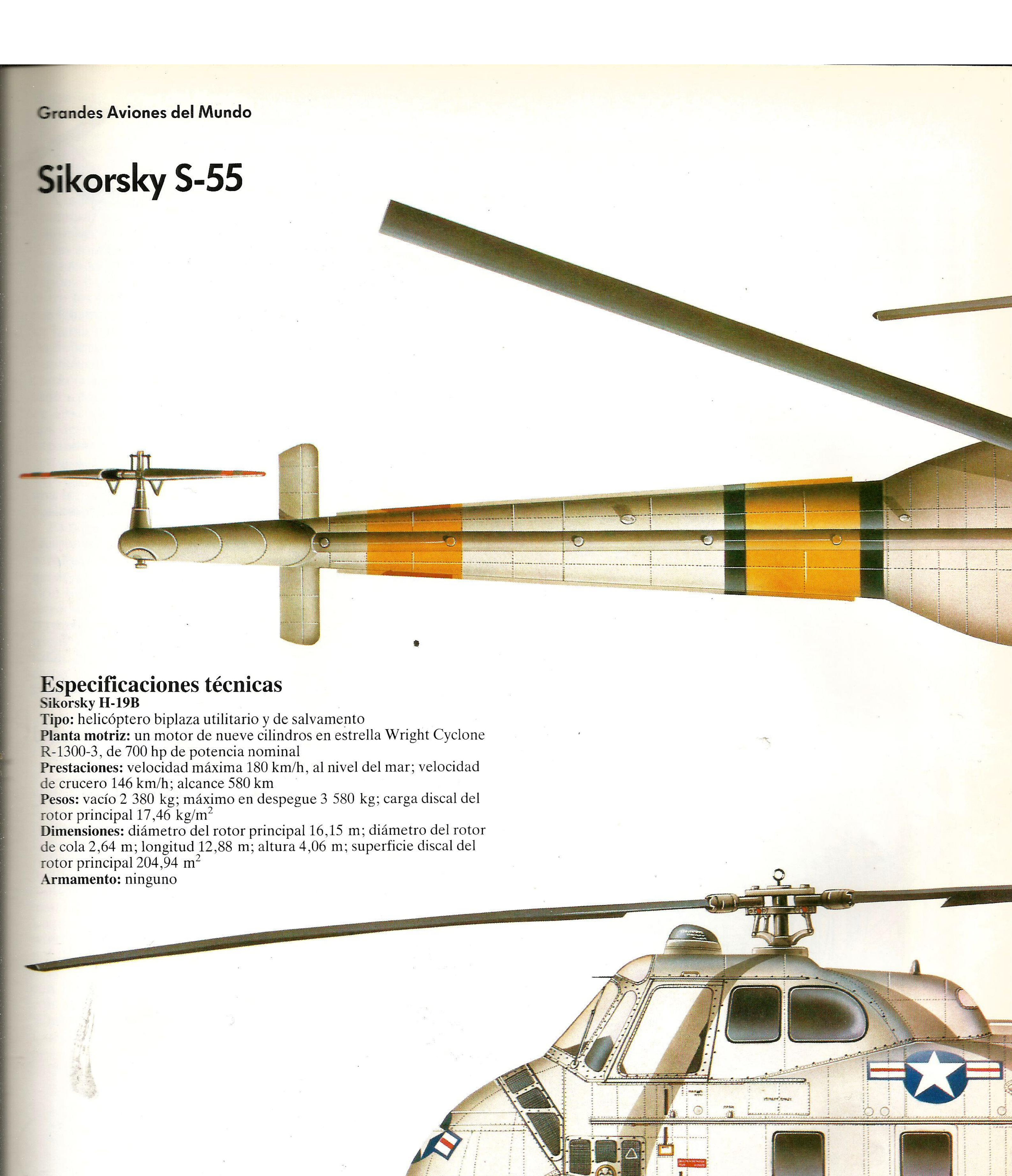
Corte esquemático del Sikorsky S-55

1 Rotor caudal bipala
2 Mecanismo cambio paso rotor
3 Contrapesos
4 Engranaje final transmisión
5 Eje transmisión rotor cola
6 Deriva y soporte rotor
7 Luces traseras navegación
8 Carenado cono cola
9 Paragolpes
10 Engranaje acodado transmisión
11 Cuaderna anular fijación cola
12 Estabilizador con diedro negativo
13 Antena VHF
14 Larguero cola
15 Eje transmisión rotor cola
16 Carenado dorsal
17 Rodamientos soporte eje
18 Cables control rotor cola
19 Estructura larguero cola
20 Estructura carenado ventral
21 Estructura borde fuga pala rotor principal
22 Larguero de aluminio extruido
23 Cuaderna fijación larguero cola
24 Junta larguero cola
25 Toma aire calefacción cabina
26 Unidd calefactora
27 Motor hidráulico cable cabria
28 Espacio estiba equipaje
29 Compartimiento equipo electrónico y de radio
30 Puerta acceso compartimiento equipo
31 Amortiguador aterrizador
32 Rueda estribor
33 Rueda de flotador
34 Eje rueda
35 Conducto freno hidráulico
36 Guía inferior deslizamiento puerta
37 Punto llenado grupo depósitos traseros
38 Asientos pasaje, ocho en total
39 Ventanilla cabina
40 Conducto aire calefacción
41 Mamparo trasero cabina
42 Puerta compartimiento equipaje
43 Guía superior deslizamiento puerta
44 Cortador cable cabria para casos emergencia
45 Cuaderna doble soporte cubierta cabeza rotor
46 Depósitos traseros bajo piso; capacidad total sistema 680 litros
47 Fijación eje rueda
48 Viguetas soporte piso
49 Ventanilla puerta
50 Forro interior cabina
51 Plataforma plegable mantenimiento, abierta
52 Luz cabria izamiento
53 Guía deslizamiento ventanilla lateral cabina vuelo
54 Plataforma interna mantenimiento
55 Ventanillas visión hacia atrás desde cabina vuelo
56 Cubierta soporte cabeza rotor
57 Radiador aceite
58 Carenado escape aire radiador aceite
59 Cinta accionamiento radiador
60 Miembro soporte engranajes rotor
61 Engranajes principales
62 Martinetes mando cabeza rotor (tres)
63 Plato oscilante
64 Varillas control ángulo paso palas
65 Articulación batimiento
66 Brazos control paso
67 Amortiguador arrastre
68 Juntas fijación raíz pala
69 Cabeza rotor principal
70 Rotor principal tripala
71 Ventanillas techo cabina
72 Asiento copiloto
73 Articulaciones control
74 Freno rotor
75 Asiento piloto
76 Ventanilla lateral deslizable; acceso a cabina
77 Cabria izamiento
78 Puerta deslizable cabina principal
79 Cierre puerta
80 Grupo delantero depósitos bajo piso
81 Paneles piso cabina
82 Gancho cabria
83 Eslinga carga, capaz para 900 kg
84 Montante delantero fijación flotador
85 Asidero y estribo
86 Punto llenado depósitos delanteros
87 Asientos orientados a popa
88 Estribos
89 Depósito aceite
90 Punto llenado aceite
91 Rejilla aire ventilación
92 Piso cabina vuelo
93 Conducto calefacción cabina
94 Palanca mando paso cíclico
95 Palanca mando paso colectivo



Equipado con la planta motriz a turbina Gnome que exigió la extensión de la sección de proa, este Westland Whirlwind HAR.Mk 10 luce los vistosos emblemas de la Força Aéronaval Brasileira, que retiró sus tres últimos aparatos de este tipo a finales de 1984. Nótese la amplia utilización del color naranja de alta visibilidad, necesario para la rápida localización de los aparatos destinados a tareas de salvamento.

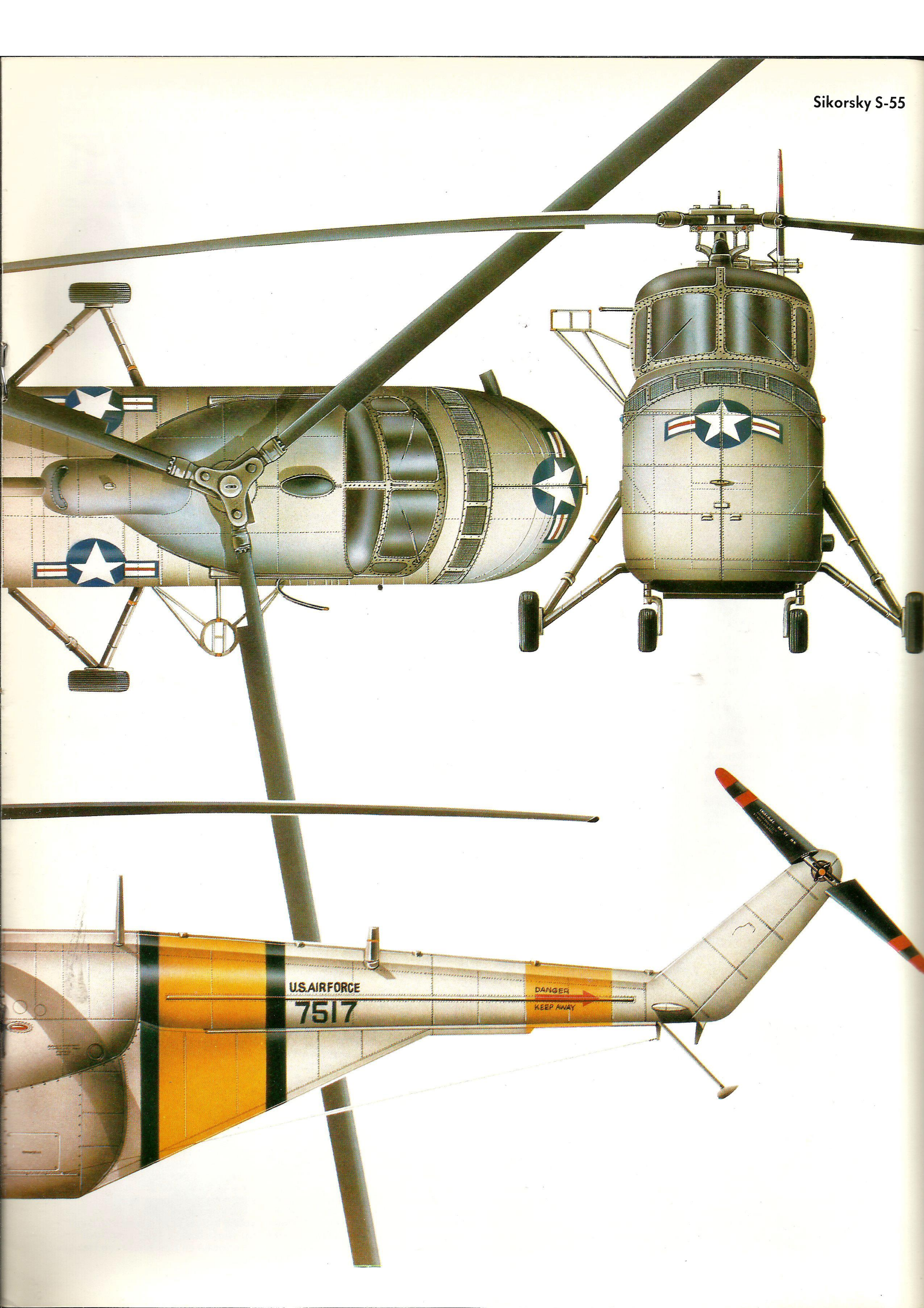
Sikorsky S-55



Especificaciones técnicas

Sikorsky H-19B
Tipo: helicóptero biplaza utilitario y de salvamento
Planta motriz: un motor de nueve cilindros en estrella Wright Cyclone R-1300-3, de 700 hp de potencia nominal
Prestaciones: velocidad máxima 180 km/h, al nivel del mar; velocidad de crucero 146 km/h; alcance 580 km
Pesos: vacío 2 380 kg; máximo en despegue 3 580 kg; carga discal del rotor principal 17,46 kg/m^2
Dimensiones: diámetro del rotor principal 16,15 m; diámetro del rotor de cola 2,64 m; longitud 12,88 m; altura 4,06 m; superficie discal del rotor principal 204,94 m^2
Armamento: ninguno

Objeto de un pedido de 270 ejemplares cursado por la US Air Force, el Sikorsky H-19B introducía varias mejoras, entre las que conviene destacar la depresión del ángulo del larguero de cola, la instalación de una planta motriz repotenciada (el motor en estrella Wright R-1300-3 de 700 hp) y la adopción de una deriva caudal de mayor cuerda. El aparato de la ilustración aparece con el esquema de pintura y los emblemas comunes en los escuadrones de salvamento del MATS, al que pertenecieron la mayoría de los ejemplares de esta variante. En cometidos de salvamento, este modelo recibía la designación de SH-19B y contaba con una cabria hidráulico-eléctrica sobre la puerta de estribor dotada con 30,5 m de cable.


U.S. AIR FORCE
7517
DANGER
KEEP AWAY

Escuadrones de la RAF

80.° Squadron (continuación)

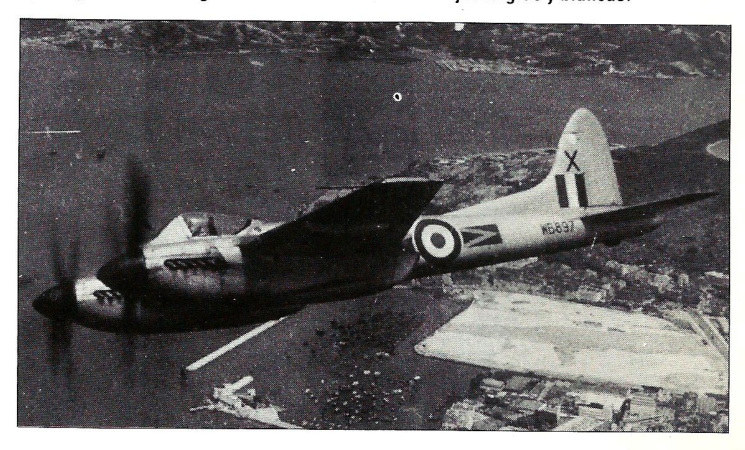
Cuando Italia entró en la II Guerra Mundial, en junio de 1940, la mayor parte del 80.° Squadron se encontraba en Amriya para la defensa de Alejandría, mientras que la Patrulla B se hallaba en el frente de Libia. Aún estaba dotado con Gladiator, pero pronto los sustituye por Hawker Hurricane. Los aparatos fueron llegando muy lentamente y en el mes de agosto fueron retirados para formar el 274.° Squadron. En aquella época el escuadrón entró numerosas veces en acción, consiguiendo una gran reputación en el combate. En noviembre de 1940 formó parte del contingente de la RAF enviado a defender Grecia: allí, por ser el único escuadrón de caza en la fuerza originaria, sus Gladiator encontraron gran número de objetivos entre los bombarderos italianos. El tiempo consiguió empantanar los aeródromos hasta que la llegada de la primavera permitió volver a la lucha. Pero con la primavera también llegaron los alemanes y la inmediata retirada británica de Grecia. El resto de los miembros del escuadrón se replegaron a Palestina, donde la unidad recuperó la totalidad de sus fuerzas, equipada con Hurricane, y llevó a cabo durante algún tiempo tareas de defensa en Chipre y Palestina, así como tareas de ataque al suelo durante la campaña de Siria. A finales de octubre se trasladó a Egipto y volvió a la lucha una vez más, participando en los combates para la salvación de Tobruk. Esto supuso al escuadrón participar en numerosas acciones hasta que finalizó la operación «Crusader». A continuación el escuadrón permaneció en las tareas de patrulla de caza en el desierto occidental.

El año 1943 fue muy pesado para el escuadrón, ya que sirvió en varias bases en tareas de defensa. Pero los tiempos cambiaron y en 1944 el escuadrón, dotado ahora con Supermarine Spitfire, se trasladó a Italia, donde llevó a cabo patrullas ofensivas y salidas de ataque al suelo contra carreteras y vías ferroviarias, hasta abril de 1944, en que el escuadrón hizo sus maletas y regresó a Gran Bretaña.



El 80.° fue el único escuadrón de la RAF que operó con el Spitfire F.Mk 24; recibió este modelo en Wunstorf en enero de 1948. En 1949 el escuadrón se trasladó a Hong Kong, donde distinguió a sus aviones con las franjas negras y blancas.

Estableció su base en Sawbridgeworth, en Essex, y se integró en las ingentes fuerzas que preparaban el segundo frente. Llevó a cabo principalmente acciones de caza y tareas de escolta a bombarderos con sus Spitfire, reequipándose posteriormente con Hawker Tempest. Éstos fueron utilizados al principio para el ataque de las bombas volantes V-1 que eran lanzadas por entonces sobre la zona del sureste de Gran Bretaña. El Tempest fue utilizado en esta misión debido a su gran velocidad a baja cota. A continuación, en setiembre de 1944, el 80.° pasó a centrar su atención en la lucha que se desarrollaba en el continente. Se trasladó a Amberes aquel mismo mes y llevó a cabo los denominados «reconocimientos armados» que eran ataques con cañones y bombas contra objetivos en tierra y en el aire. Muchas de estas salidas se realizaron bajo la dirección y a solicitud del Ejército, mientras que otras se ejecutaron dentro del marco de la ofensiva general de la 2.ª Tactical Air Force. Se prolongaron hasta el final de la guerra en Europa y los Tempest demostraron su efectividad en el avance final sobre Alemania en la primavera de 1945. Tras la victoria en Europa, el 80.° Squadron se instaló en Alemania como parte de la British Air Force of Occupation, manteniendo a los Tempest hasta principios de 1948 en que se reequipó con el último modelo de Spitfire, el F.Mk 24, y fue el único escuadrón dotado con estos aviones. Después de volar durante 18 meses



El 80.° continuó sirviendo en la defensa de Hong Kong con los de Havilland Hornet, que iban dotados con emblemas de colores dorado y marrón a cada costado de las escarapelas. El escuadrón se disolvió en abril de 1955 (foto John D. R. Rawling).

desde la base de Gütersloh, el escuadrón abandonó Alemania para trasladarse a Extremo Oriente y establecerse en Kai Tak para formar la defensa de caza de Hong Kong. Desempeñó este cometido hasta mediados de los años cincuenta y sustituyó sus Spitfire por de Havilland Hornet a principios de 1952. Su cometido principal fue interceptar a los inmigrantes ilegales. El 1 de mayo de 1955 el 80.° Squadron fue disuelto en Kai Tak.

El último período de la existencia del escuadrón dio comienzo en Laarbruch, Alemania, el 20 de junio de 1955, en que el 80.° se reconstituyó como escuadrón de recofoto equipado con English Electric Canberra PR.Mk 7. Se trasladó a Brüggen en 1957 y continuó en este cometido, llevando a cabo salidas a alta y baja cota durante otros doce años, siempre con los Canberra. Durante los años sesenta, la RAF se vio sometida a una serie de recortes en sus presupuestos, por lo que el 18 de setiembre de 1969 el 80.° Squadron fue disuelto finalmente en Brüggen.

81.° Squadron

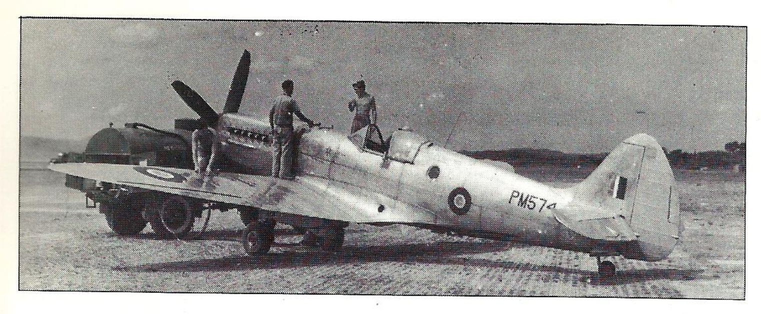


El primer 81.° Squadron se formó en Scampton el 1 de agosto de 1917 como unidad de entrenamiento de caza, equipada con Sopwith Camel y con la intención de que se trasladase a ultramar para entrar en combate, pero esto no llegó a producirse y el escuadrón fue disuelto el 4 de julio de 1918 en Scampton tras once meses de ejercicios de instrucción.

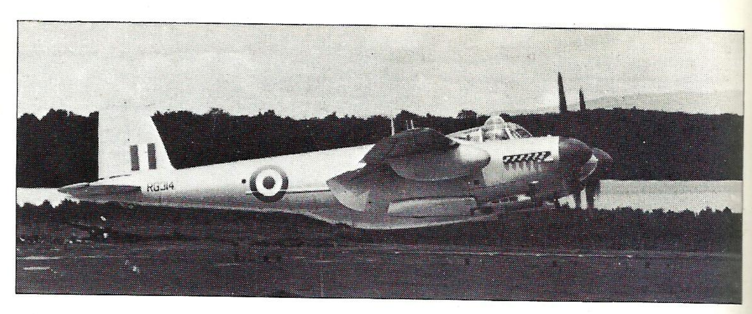
El segundo 81.° Squadron se formó en Upper Heyford el 20 de noviembre de 1918, una vez finalizada la I Guerra Mundial; se formó totalmente con personal canadiense y también fue conocido como 1.er Squadron de la Canadian Air Force, como parte de la 1.ª Ala (Canadiense). Estuvo equipado con Sopwith Dolphin y efectuó la conversión a dicho aparato aunque también voló con otros tipos, tales como los Sopwith Pup y Bristol F.2B Fighter. Una serie de graves accidentes provocó el abandono de los Dolphin y que el 1 de mayo de 1919 el escuadrón se trasladase a Shoreham y se reequipase con cazas RAF S.E.5a. Con estos aparatos continuó la conversión operativa en Shoreham hasta que fue disuelto en ese mismo lugar el 28 de enero de 1920.

El 81.° Squadron se constituyó de nuevo justo antes del inicio de la II Guerra Mundial con un objetivo muy concreto. La fecha fue el 25 de agosto de 1939, el lugar, Andover y su misión, las tareas de comunicación de corto alcance como parte del Field Component de la British Expeditionary Force que se trasladaría a Francia durante la guerra. Fue dotado con Hawker Hart, Miles Magister y, principalmente, con de Havilland Tiger Moth, trasladándolos en setiembre a Laval y a Montjoie durante el mes siguiente. A pesar de la «falsa guerra», sus aparatos efectuaron servicios de correo entre las unidades que se encontraban en el campo de batalla, aterrizando tanto en campos como en pistas de aterrizaje. Desde el mes de octubre, y durante dos meses probó el autogiro Cierva C.40 como aparato para la cooperación con el ejército. Sin embargo, cuando se produjo la invasión alemana en mayo de 1940, el escuadrón fue destinado inmediatamente a las costas francesas. Una vez allí, sus aparatos y tripulantes fueron repartidos entre bases de Gran Bretaña y el escuadrón fue finalmente disuelto el 15 de junio de 1940.

Una vez más, el 81.° Squadron se volvió a crear para una misión concreta: trasladarse a la Unión Soviética. Se reformó en Leconfield con Hawker



Un Spitfire PR.Mk 19 del 81.° Squadron. Esta unidad se trasladó a Extremo Oriente en diciembre de 1943 como escuadrón de cazabombardeo y reasumió tareas de reconocimiento el 1 de setiembre de 1946 al ser redesignado el 648.° Squadron. Sus Mosquito fueron complementados por Spitfires en 1947 (foto Vic Flintham).



El 15 de diciembre de 1955 despega el Mosquito PR.Mk 34 RG314 para llevar a cabo la última salida operativa de un Mosquito de la RAF (foto MoD).

Hurricane Mk IIB el 29 de julio de 1941 y junto con el 134.° Squadron se embarcó al mes siguiente en el HMS *Argus*, llegando a su base operativa de Vaenga, en la URSS, el 7 de setiembre. Una vez allí los escuadrones formaron la 151.ª Ala con la misión de operar contra los alemanes y entrenar a los soviéticos en el pilotaje de los Hurricane y enseñarles tácticas de combate aéreo de la RAF. El escuadrón fue operativo el 12 de setiembre y pronto derribó el primer aparato alemán. Había un escuadrón de bombardeo soviético en dicha base y el 81.° Squadron también efectuó salidas de escolta a sus aviones. Las operaciones continuaron hasta el 20 de noviembre de 1941, consiguiendo derribar en ese período 13 aparatos alemanes. Las operaciones cesaron y durante los nueve días siguientes los pilotos del escuadrón se concentraron en la conversión de la mayor cantidad posible de pilotos soviéticos a los Hurricane. A continuación, el escuadrón se trasladó a Gran Bretaña tras ceder la totalidad de sus aparatos a la Fuerza Aérea Roja.

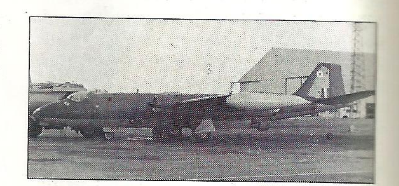
El 6 de diciembre, el escuadrón se reunificó en Turnhouse y un mes después se trasladó a Ouston, donde recibió los Supermarine Spitfire. Llevó a cabo patrullas en las costas orientales y de convoyes en el mar del Norte, así como algunas incursiones de caza.

En mayo de 1942 el escuadrón se trasladó al sur para unirse al Ala Hornchurch y participó inmediatamente en toda la serie de incursiones de caza, escoltas a bombarderos y «Rhubarb» que efectuaron los escuadrones de cazas aquel verano. El 2 de junio se produjo su primer encuentro victorioso con el Focke-Wulf Fw 190, derribando a dos de ellos. El escuadrón desempeñó estos cometidos hasta finales de octubre, en que fue apartado de las operaciones para trasladarse una vez más a ultramar.

El escuadrón desembarcó en Argelia procedente de Gibraltar con sus Spitfire Mk VC el 8 de noviembre de 1942 como parte de los desembarcos de la operación Torch en el norte de África. Un día después de haber establecido su base allí el escuadrón contraatacó una acción alemana en el puerto de Argel y derribó once Junker Ju 88. Se trasladó para apoyar a las tropas que avanzaban y resultó afectado por un bombardeo alemán, pero pronto volvió a entrar en acción cuando fueron en aumento las tareas de ataque al suelo en lugar de las ofensivas aéreas. Durante los primeros meses de 1943, el escuadrón atacó el frente de Tunicia e infligió numerosos daños a los aviones de transporte alemanes que evacuaban los ejércitos del norte de África. En junio, el 81.°se trasladó a Malta para el siguiente paso dentro de la guerra del Mediterráneo, el asalto de Sicilia. Prestó un valioso servicio dando escolta de caza a las fuerzas de desembarco y sobre las cabezas de playa en la isla, así como numerosos ataques de apoyo en el campo de batalla. A continuación, en otoño, se produjo el ataque a la península italiana y el escuadrón se trasladó a una base italiana el 23 de setiembre. Sin embargo, el escuadrón no participó durante mucho tiempo en la campaña italiana, pues fue retirado en noviembre para servir en Extremo Oriente. Cuando llegó a Alipore recibió los Supermarine Spitfire Mk VIII y pasó a operar directamente en la campaña de Birmania en enero de 1944. Participó en la lucha del Arakán y su principal tarea fue prestar escolta de caza a los Douglas Dakota que lanzaban suministros a las fuerzas del Ejército que se encontraban en la jungla. Después de dos meses el escuadrón fue destinado al Imphal para participar en la lucha y mantuvo un destacamento en «Broadway», una pista de aterrizaje en la zona que operaban las tropas de Wingate, 320 km detrás de las líneas enemigas. Las patrullas continuaron contra la feroz oposición aérea japonesa hasta el mes de agosto, en que el 81.° fue apartado para un pequeño descanso y enviado a Ceilán para llevar a cabo tareas de defensa.

Permaneció en este remoto lugar durante siete meses y posteriormente regresó a tierra firme para llevar a cabo el mismo tipo de tareas en Calcuta. Por entonces, la guerra se desarrollaba muy lejos de la India, y el 20 de junio de 1945 el 81.° se disolvió en Amarda Road. Se reformó el mismo día al ser redesignado el 123.° Squadron de Bobbili. Se convirtió entonces en un escuadrón equipado con el Republic Thunderbolt y con la misión de recuperar Malasia; pero antes de que pudiera iniciarse la ofensiva, las bombas A provocaron el final de la guerra. Tras numerosos traslados, el escuadrón fue destinado finalmente a las Indias Orientales neerlandesas en octubre de 1945 como parte de las fuerzas de ocupación y participó en la regresión de la revolución de Indonesia, llevando a cabo salidas de cazabombardeo contra sus aeródromos y arsenales de armamento. Esta desagradable tarea continuó hasta que el escuadrón fue disuelto de nuevo en Kemajoran el 30 de junio de 1946.

El 1 de setiembre de 1946, el 684.° Squadron de Reconocimiento Fotográfico de Malasia, con de Havilland Mosquito, fue redesignado 81.° Squadron en Seletar. El escuadrón desempeñó entonces un cometido de reconocimiento fotográfico de largo alcance y cartográfico en la zona oriental de la India. El 1 de agosto de 1947 incorporó los Spitfire del 34.° Squadron a su flota y constituyó el contingente de reconocimiento fotográfico de las Fuerzas Aéreas de Extremo Oriente. Fue responsable como tal de una serie de salidas relacionadas con la operación «Firedog», que dio comienzo en julio de 1949 y se prolongó durante los años cincuenta. El escuadrón se apuntó dos importantes hechos históricos durante este período, ya que fue el último escuadrón de la RAF que voló operativamente con los Spitfire (el 1 de abril de 1954) y el último en volar con el Mosquito (el 15 de diciembre de 1955). Sus aparatos fueron sustituidos por Gloster Meteor PR.Mk 10 y Hunting Pembroke para el cometido cartográfico, que a su vez fueron sustituidos definitivamente por el reactor de reconocimiento fotográfico English Electric Canberra PR.Mk 7 en marzo de 1958. Durante los doce años siguientes los Canberra del 81.° Squadron volaron a lo largo y a lo ancho de Extremo Oriente sirviendo en todas las tareas de reconocimento ordenadas por el mando. Fue disuelto definitivamente el 16 de enero de 1970 en Tengah.



Un Gloster Meteor PR.Mk 10 del 81.° «tomando el sol» en Tengah. El aparato lleva la insignia del as de espadas propio de la JG 53, el principal enemigo del escuadrón en los desiertos de África.

82.° Squadron

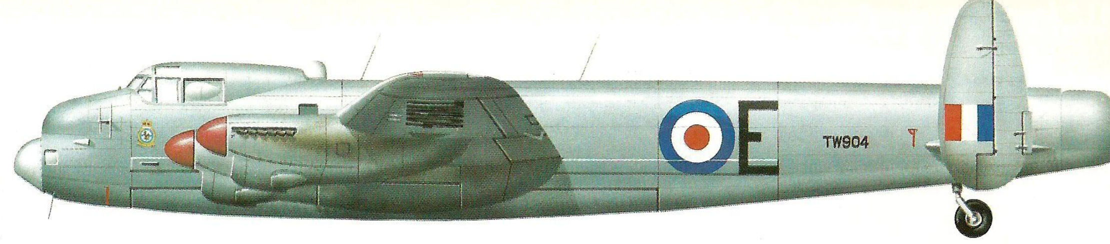


El 82.° Squadron se formó el 7 de febrero de 1917 en Doncaster. Fue equipado con RAF Be.2e y Armstrong Whitworth F.K.8 y entrenado como escuadrón de reconocimiento para el Ejército, trasladándose a Francia en noviembre de aquel año con los F.K.8. En enero de 1918 participó operativamente en el frente del XIII Cuerpo, llevando a cabo las tareas normales de escuadrón de apoyo al Ejército pero especializándose en la fotografía. En marzo, el asalto alemán a las líneas británicas provocó que el escuadrón pasara a efectuar patrullas de contacto y bombardeo, así como salidas de reconocimiento artillero a alta cota. Una vez contenido el avance, la versatilidad del 82.° Squadron se vio aumentada al pasar a ser una unidad de bombardeo táctico y empezó a efectuar dos o tres salidas diarias durante todo el mes de julio; sus objetivos se hallaban normalmente detrás de las líneas enemigas.

En el mes de julio el escuadrón se trasladó al frente francés para participar en la segunda batalla del Marne y fue alabado por los franceses por su excelente trabajo. Posteriormente se trasladó a Flandes, en donde cooperó con el Ejército belga para controlar la costa de Bélgica. Durante esta ofensiva, llevó a cabo salidas de lanzamiento de suministros y municiones a las tropas avanzadas. Ésta fue su área de operaciones hasta la llegada del armisticio; en febrero de 1919 regresó a Gran Bretaña y fue disuelto en Tangmere el 30 de junio de 1919.

El 14 de junio de 1937, la Patrulla B del 142.° Squadron de Andover fue ampliada a nivel de escuadrón y redesignada 82.° Squadron. Pasó a ser una unidad de bombardeo diurno equipada con Hawker Hind y formó parte de la gran expansión de la RAF de mediados de los años treinta. Se trasladó como tal a la nueva base de Cranfield, donde fue reequipado con Bristol Blenheim. Cuando estaba efectuando la conversión estalló la II Guerra Mundial y llevó a cabo su primera operación el 27 de setiembre de 1939, un reconocimiento fotográfico con tres aparatos sobre los aeródromos del noroeste de Alemania. A continuación, siguieron acciones nocturnas contra los puertos de invasión con la misión de perturbar los numerosos preparativos alemanes. Posteriormente, el escuadrón pasó a formar parte del 2.° Group en la ofensiva diurna contra los buques alemanes en el Canal y mar del Norte y contra objetivos en el noreste de Europa. Esta

82.° Squadron (sigue)

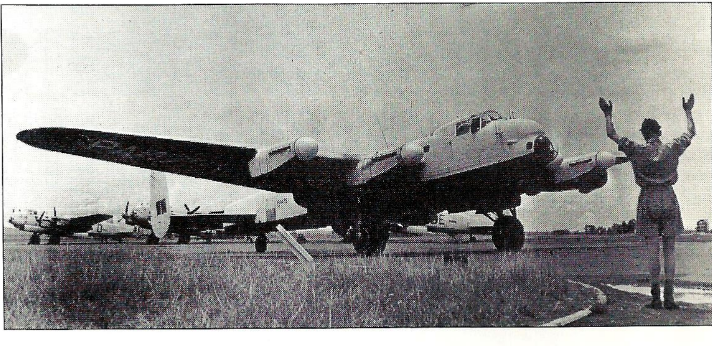


ofensiva representó numerosas pérdidas debido a que el Blenheim no era un buen rival.

La experiencia del escuadrón en ataques navales recomendó su traslado a Malta para hacer frente a los convoyes italianos, por lo que en junio de 1941 desplazó un amplio destacamento destinado a esa misión que fue absorbido por otros escuadrones. Hacia finales de 1941, los Blenheim fueron descartados para actuar desde Gran Bretaña y en marzo de 1942 el escuadrón fue destinado a la India.

Una vez allí, el 82.° se reequipó con bombarderos en picado Vultee Vengeance; el período de conversión fue lento puesto que se trataba de un nuevo modelo de avión (el 82.° fue el primer escuadrón que lo empleó) y se hubieron de desarrollar nuevas técnicas de bombardeo. En noviembre de 1942 el escuadrón empezó a efectuar patrullas marítimas, escoltas a buques y dedicándose también a la observación de submarinos, pero no fue hasta junio de 1943 que no empezó a desarrollar su tarea de bombardeo en picado. Cuando ésta se inició, el escuadrón se convirtió en un experto en ataques de precisión, consiguiendo desmantelar las posiciones japonesas a una distancia de varios cientos de metros de las tropas británicas. Durante todo un año llevó a cabo una intensa campaña de bombardeo, registrando alrededor de 2 500 salidas. El escuadrón se retiró para reequiparse con el de Havilland Mosquito.

Arriba y a la derecha: el 82.° fue el último escuadrón del Mando de Bombardeo equipado con el Avro Lancaster; se formó en Benson el 1 de octubre de 1946 a partir de una patrulla del 541.° Squadron. El escuadrón se trasladó con sus Lancaster y un puñado de Spitfire a África Oriental para servir en tareas de vigilancia y no regresó hasta octubre de 1952, en que comenzó a operar en la República Federal Alemana (foto Bruce Robertson).



El 82.° regresó a las operaciones de bombardeo y ataque con el Mosquito el mes de diciembre y reanudó la ofensiva cuando la campaña iba desarrollándose a favor de los Aliados. Desempeñó este cometido hasta el mes de mayo de 1945, en que se retiró a la India para recuperarse para el ataque a Malasia, un ataque al que se anticipó la rendición de los japoneses. Permaneció en la India hasta ser disuelto en St Thomas' Mount el 15 de marzo de 1946.

El 82.° Squadron fue reformado a finales de ese año, el 1 de octubre, en Benson al ser redesignado el 541.° Squadron. Se convirtió en una unidad de reconocimiento fotográfico, como ya lo fuera en sus primeras operaciones durante 1918. En un principio estuvo equipado con Avro Lancaster PR.Mk 1, pero también voló con Supermarine Spitfire y un par de Douglas Dakota para transporte. El escuadrón fue destacado de forma permanente de Kenia y África Occidental, donde pasó seis años llevando a cabo un amplio estudio cartográfico del África británica. Mes tras mes, los Lancaster sobrevolaron las selvas de África hasta que la unidad hubo completado su misión en octubre de 1952, en que regresó a Benson. En 1953 se trasladó a Wyton, donde abandonó los Lancaster por los English Electric Canberra y pasó a ser un escuadrón de reconocimiento general pero especializándose en las tareas de cartografía. Continuó con este cometido hasta que fue disuelto en 1956.

83.° Squadron

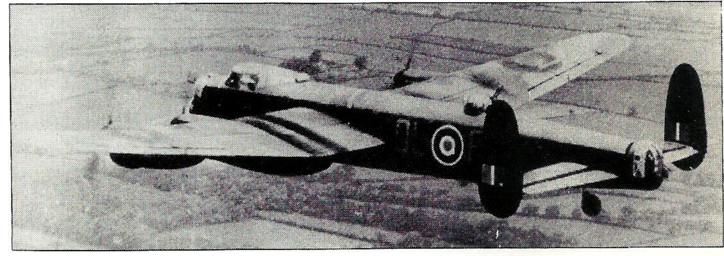


Se formó en Montrose el 1 de enero de 1917 y fue siempre una unidad de bombardeo. Durante la mayor parte de 1917 estuvo ocupado en la conversión con aparatos de entrenamiento para su previsto envío a ultramar, trasladándose finalmente a Francia con los RAF. F.E.2b en marzo de 1917. A pesar de la ofensiva alemana de aquel mes, el 83.° Squadron formó parte de la fuerza de bombardeo estratégica recien creada. Durante algún tiempo, a finales de marzo, bombardeó también las concentraciones del Ejército alemán por detrás del frente.

La unidad adquirió una gran reputación como escuadrón «todotiempo» a pesar de disponer de un equipo muy rudimentario, y no hubo noche hasta la llegada del armisticio en la que el 83.° no tuviera algunos de sus aparatos participando en alguna operación. Una vez finalizada la guerra, el 83.° Squadron se quedó sin nada que hacer, por lo que regresó a Gran Bretaña en febrero de 1919 y fue disuelto en Hawkinge en diciembre de 1919.

A raíz de la impresionante expansión de la RAF de mediados de los años treinta, el 83.° Squadron fue reformado en Turnhouse el 4 de agosto de 1936. Desempeñó el cometido de bombardeo diurno y efectuó la conversión a los Hawker Hind para pasar a estar completamente equipado el día de Año Nuevo. Con la formación del 5.° Group del Mando de Bombardeo el 83.° se trasladó al sur, a Scampton, en 1938 y a finales de año comenzó a reequiparse con su dotación definitiva, el Handley Page Hampden. Comenzó a participar en la II Guerra Mundial con este aparato, llevando a cabo patrullas en el mar del Norte desde el mismo día en que estalló la guerra, pero sin encontrar ningún objetivo. En líneas generales, el 83.° no tuvo mucha actividad, a excepción de los reconocimientos armados sobre el mar del Norte, hasta la invasión de Dinamarca y Noruega en abril de 1940, que permitió al Mando de Bombardeo pasar a la acción. Para empezar, las tareas principales del 83.° fueron la siembra de minas en las rutas marítimas alemanas, pero al cabo de un mes dio comienzo la verdadera participación del Mando de Bombardeo y el 83.° llevó a cabo intentos de ataques nocturnos sobre objetivos industriales alemanes, especialmente en la zona del Ruhr. En la noche del 15 al 16 de setiembre de 1940, durante una acción sobre Amberes, uno de los Hampden fue incendiado y el artillero y operador de radio, el sargento John Hannah, luchó contra las intensas llamas que prendieron en el fuselaje a pesar de encontrarse rodeado de munición en explosión. Finalmente, consiguió controlar el fuego pese a que gran parte del piso del avión se había fundido debido al intenso calor. Hannah fue condecorado por ello con la Cruz Victoria.

El escuadrón continuó en la ofensiva nocturna con sus Hampden a lo largo de 1941, registrando numerosas bajas. En enero de 1942, el escuadrón se convirtió a los Avro Manchester, pero no tuvo éxito en sus intentos de proseguir en la ofensiva debido a los continuos fallos en los motores de estos aviones. En el mes de mayo comenzó a sustituir sus Manchester por Avro Lancaster, con los que participó activamente en las ofensivas del Mando de Bombardeo hasta el final de la guerra.



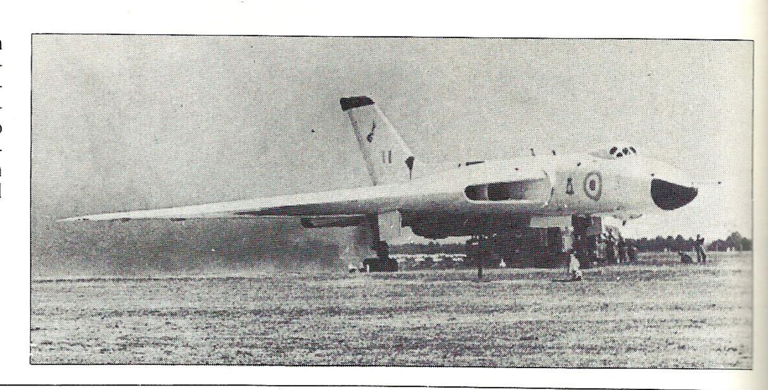
Un Avro Lancaster del 83.° Squadron vuela a baja cota sobre East Anglia en 1944. Desde 1942 el 83.° formó parte de la fuerza Pathfinder, que operó en un principio desde RAF Wyton.

Apenas se hubo reequipado, se trasladó de nuevo al sur, esta vez a Wyton, para formar parte de la recién formada Pathfinder Force que finalmente se convirtió en el 8.° Group. Llevó a cabo su primera salida de localización de objetivos en Flensburg durante la noche del 18 al 19 de agosto de 1942. Éste fue el cometido desempeñado por el escuadrón a partir de entonces, aunque a finales de año se concentró en los objetivos industriales del norte de Italia. A lo largo de 1943 el escuadrón participó en las mayores ofensivas del mando: Berlín, el Ruhr y Hamburgo. La acción sobre Peenemünde en agosto de 1943 fue muy importante para el 83.° Squadron, pues su oficial al mando actuó como jefe de la formación en aquella acción. El escuadrón desempeñó el cometido de guía de formaciones hasta abril de 1944, en que regresó al 5.° Group, que llevó a cabo ataques al margen del resto del Mando de Bombardeo. Se concentró entonces en los objetivos franceses de cara a la inminente invasión, siendo las instalaciones ferroviarias su objetivo prioritario. El 83.° sirvió como unidad de guía de formaciones en la famosa acción del 617.° Squadron en el bloqueo del túnel de Saumur con bombas «Tallboy». Formó parte del 5.° Group hasta que finalizó la guerra en Europa.

A continuación, el escuadrón fue elegido para una fuerza de bombardeo destinada al Pacífico, pero la rápida rendición de los japoneses produjo un cambio de planes. El 83.° Squadron fue reequipado con Avro Lincoln y formó parte del reducido Mando de Bombardeo de la posguerra, trasladándose a ultramar para distintas maniobras. En 1953 se trasladó a Tengah, desde donde llevó a cabo violentos bombardeos sobre los guerrilleros comunistas en la operación «Firedog». Posteriormente, aquel mismo año, regresó a Hemswell. Cuando los días del Lincoln hubieron llegado a su fin, el 83.° Squadron se disolvió allí mismo el 1 de enero de 1956.

Pero no estuvo mucho tiempo apar-

tado de la actividad y, tras ser reformado el 21 de mayo de 1957 en Waddington, se hizo muy popular por ser el primer escuadrón equipado con el Avro Vulcan B.Mk 1. Estuvo en la primera línea del Mando de Bombardeo y lo refrendó ganando la competición de bombardeo y navegación del mando de aquel año, aún habiéndose acabado de reformar utilizando un nuevo aparato. Pronto pasó a ser operativo para servir en las tareas de la fuerza de disuación nuclear, que desempeñó hasta finales de los años cincuenta. En octubre de 1960, se trasladó a su base original de Scampton, donde recibió los primeros Vulcan B.Mk 2, con los que continuó actuando en el marco de las fuerzas de disuasión. Voló con estos populares bombarderos durante nueve años y sólo cuando la fuerza de bombardeo comenzó a ser reducia el 83.° Squadron fue disuelto de nuevo en Scampton el 31 de agosto de 1969.



Un Avro Vulcan del 83.° Squadron, que fue la primera unidad Vulcan de la RAF tras ser reformado en julio de 1957. En la fotografía, este B.Mk 2 es mostrado a la reina Isabel II (foto P. H. T. Green).

84.° Squadron



El 84.° Squadron se formó en Beaulieu en enero de 1917 para tareas de entrenamiento, pero durante el verano fue elegido como escuadrón de caza destinado al frente Occidental. Se equipó con RAF S.E.5a y el 21 de setiembre de aquel año se trasladó a Francia y se instaló en el sector de Ypres. Allí participó en las tareas habituales de un escuadrón del frente Occidental.

A finales de año el 84.° se trasladó al sur, donde se unió a la 5.ª Brigada para tomar parte en las primeras misiones ECM, consistentes en llevar a cabo patrullas especiales de «interceptación radiotelegráfica» de las comunicaciones alemanas. También efectuó patrullas de ataque al suelo; estuvo sumido en una gran actividad durante los primeros meses de 1918, de tal modo que a mediados de marzo ya tenía un registro de 100 aparatos enemigos derribados. Durante aquel mes sus ataques se incrementaron a causa de la ofensiva alemana.

Una vez repelida la ofensiva el escuadrón volvió a sus numerosas ocupaciones y durante la primavera y el verano participó en duras batallas con formaciones enemigas numerosas, así como en el ataque a globos de observación y en la escolta de la cada vez más numerosa fuerza de bombardeo de la RAF. Para la ofensiva final, que dio comienzo en agosto, el 84.° fue destinado al frente australiano con la misión de eliminar todos los globos de observación enemigos; ésta fue la especialidad del escuadrón, registrando finalmente 50 globos derribados entre llamas. Además, continuó con las tareas normales de caza, alcanzando al final de la guerra un récord nada desdeñable. Tras el armisticio pasó a formar parte del Army of Occupation en Alemania hasta agosto de 1919, en que regresó a Gran Bretaña y fue disuelto finalmente en Kenley el 30 de enero de 1920.

El escuadrón se creó de nuevo en Bagdad el 13 de agosto de 1920 como consecuencia de la política Trenchard de mantenimiento de la máxima presencia de la RAF en el Imperio. Se convirtió en un escuadrón de bombardeo y de cometidos generales y fue equipado con de Havilland D.H.9A. Su tarea principal fue la vigilancia de las fronteras iraquíes, por lo que estableció su base en Shaibah durante 20 años. Su cometido incluyó patrullas en solitario sobre las extensas regiones desérticas y montañosas, con ocasionales acciones contra las tribus que aterrorizaban a los pueblos de la región. En el período entreguerras se sustituyó a los D.H.9A por Westland Wapiti y éstos a su vez por Vicker Vincent. Estos últimos permanecieron en servicio hasta principios de 1939.

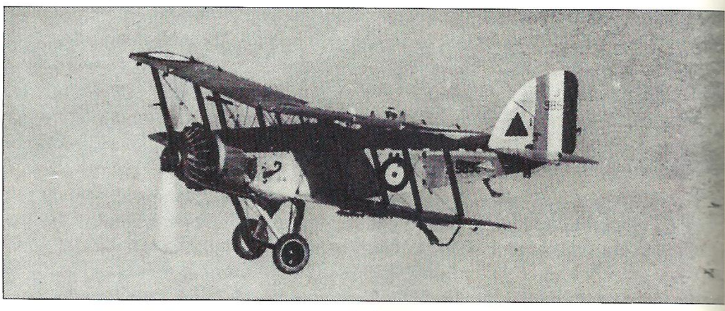
Cuando Italia entró en la II Guerra Mundial, en junio de 1940, el escuadrón se trasladó a Egipto y llevó a cabo operaciones sobre el desierto occidental, bombardeando los depósitos de suministros italianos, puertos y otros objetivos de interés. Sin embargo, en noviembre de 1940 el 84.° fue trasladado a Grecia y a finales de mes el escuadrón en pleno llevó a cabo incursiones de bombardeo contra los ejércitos italianos invasores con cierto éxito. Durante el invierno, el mayor obstáculo en Grecia fue el tiempo, pero en la primavera de 1941 la situación mejoró y se agravó considerablemente en abril cuando los alemanes llegaron para prestar su ayuda a los italianos. El escuadrón tuvo que evacuar Grecia en cuestión de semanas, hizo una escalada en Creta pero pronto fue expulsado de allí.

Durante la mayor parte de 1941 el 84.° Squadron permaneció en Iraq con la misión de mantener la paz en la zona, pero enviando también destacamentos al desierto occidental para participar en la ofensiva de octubre. Finalmente fue todo el escuadrón el que se vio envuelto en la lucha en el desierto occidental. Permaneció allí hasta enero de 1942, en que fue retirado de la región.

Puesto que la guerra contra los japoneses había estallado en Extremo Oriente, el 84.° fue enviado a aquella región; debido a que en aquellos momentos la única posición disponible se encontraba en las Indias Orientales neerlandesas, este escuadrón estableció su base en Sumatra. Antes de que pudiera llevar a cabo cualquier misión, perdió todos sus aparatos y hubo de evacuar; los últimos miembros del escuadrón llegaron a la India en marzo. El 1 de abril se reformó de nuevo allí mismo. Dispuso de algunos Blenheim, pero de hecho efectuó la conversión al nuevo bombardero en picado Vultee Vengeance, que no llegó al escuadrón hasta diciembre de 1942. Se trataba de nuevos aparatos que utilizaban una nueva técnica en su puesta en estado operativo, cosa que se produjo en febrero de 1944. El escuadrón volvió entonces a la acción, llevando a cabo una acción de bombardeo contra las posiciones de Homalin en el frente de Birmania. El escuadrón desempeñó este cometido con los Vengeance durante cinco meses, antes de volver a ser retirado de las operaciones. A continuación, su tarea fue la de reequiparse con cazabombarderos de Havilland Mosquito. Aunque el escuadrón completara la conversión al Mosquito, el aparato presentaba serios problemas debido a las condiciones climáticas de la India y Birmania, y antes de que el 84.° pudiera llegar a ser operativo todos sus aparatos recibieron la orden de permanecer en tierra. En el momento en que todos los problemas se hubieron solucionado ya fue demasiado tarde para que el escuadrón reanudase las operaciones debido al cese de las hostilidades. Sin embargo, fue enviado a Java una vez concluida la guerra y llevó a cabo patrullas operativas durante la insurrección de Indonesia.

De allí regresó a Malasia y comenzó a tomar parte en las operaciones contra los guerrilleros comunistas, efectuando la conversión al Bristol Beaufighter en 1946. Tras dos años de operaciones de interdicción difíciles y esporádicas, el escuadrón regresó a Iraq, donde se convirtió a los Bristol Brigand. Con estos aparatos, llevó a cabo patrullas para el mantenimiento de la paz sobre Omán antes de regresar a Malasia en abril de 1950, donde utilizó sus Brigand, con sus bombas, cañones y cohetes, contra los guerrilleros. Esta campaña prosiguió violentamente durante dos años y medio, pero en este tiempo el Brigand evidenció varios defectos graves durante su servicio, por lo que a principios de 1953 el aparato fue inmovilizado en tierra. En consecuencia, el 84.° fue disuelto en febrero de 1953.

Ese mismo día, el escuadrón se reconstituyó en Fayid, en el canal de Suez, mediante la redesignación del 204.° Squadron. El 84.° sirvió entonces como unidad de transporte dotada con Vicker Valetta como parte del Ala de Transporte de Oriente Medio. Se le encomendaron dos tipos de tareas: una fue cubrir las rutas regulares del Mando de Transporte en la zona



El 84.° Squadron no había vuelto a tener su base en Gran Bretaña desde 1920, en que fue reformado en Bagdad para cometidos de policía colonial. El Westland Wapiti, un desarrollo del D.H.9A, sirvió con el escuadrón durante siete años (foto Bruce Robertson).



Un Blackburn Beverley del destacamento del 84.° en Bahrain durante los años sesenta. El Beverley prestó un excelente servicio en Oriente Medio, no por su corto alcance o flojas prestaciones, sino por su habilidad de operar desde las pistas más primitivas y con menos medios de mantenimiento.



Una escuadra de tropas de las Naciones Unidas va al encuentro de un Whirlwind del 84.º Squadron. Estos aparatos fueron los últimos Whirlwind empleados a nivel de escuadrón y fueron sustituidos por Wessex (foto MoD).

de Oriente Medio, tanto en servicios programados como imprevistos; y la otra fue servir de escuadrón de transporte para las unidades del Ejército de aquella región, lo que incluyó el entrenamiento de paracaidistas y el lanzamiento de suministros. Ambas tareas mantuvieron totalmente ocupado al escuadrón, que adornó sus Valetta con los símbolos de los cuatro palos de las barajas de cartas. Ésta había sido una de las peculiaridades de los D.H.9A y Wapiti del escuadrón durante el período de entreguerras y que posteriormente fue pintado también en los Brigand. Este símbolo se ha perpetuado hasta nuestros días.

A principios de 1957 el escuadrón se trasladó a Adén, donde actuó como unidad de transporte para las fuerzas que operaban a lo largo de las fronteras del protectorado. En junio de 1958 recibió algunos Blackburn Beverley para desarrollar esta tarea hasta ser totalmente equipado con este aparato, el mayor de la RAF. Durante la mayor parte de los años sesenta sirvió como unidad de transporte pesado en la zona del golfo Pérsico en apoyo de las fuerzas destacadas en la región, efectuando también la cobertura de las rutas de transporte. En 1967 el escuadrón abandonó sus Beverley y se trasladó al golfo con los Hawker Siddeley Andover para desempeñar el cometido de transporte táctico de corto alcance en apoyo de Omán.

Durante este período se sucedieron una serie de recortes en la defensa y el 84.º Squadron resultó uno de los afectados; fue disuelto en Muharraq el 31 de octubre de 1971.

Se volvió a constituir casi tres meses después, el 17 de enero de 1972, al unirse dos diferentes unidades de helicópteros de la isla de Chipre. El 230.º Squadron tuvo, durante mucho tiempo, un destacamento de Westland Whirlwind HAR.Mk 10 en Nicosia y asignado a las Naciones Unidas en apoyo de las fuerzas de la ONU destacadas en las montañas de Khyrenis. Los Whirlwind HAR.Mk 10 también fueron utilizados en Akrotiri por la 1 563.ª Patrulla, encargada de suministrar servicios SAR tanto para la base de la RAF como para las restantes fuerzas británicas en la isla. Ambas unidades se unieron para formar un nuevo 84.º Squadron con base en Akrotiri. Desde entonces el escuadrón ha desempeñado ambos cometidos con distinción, equipado hoy en día con Westland Wessex HAR.Mk 2.

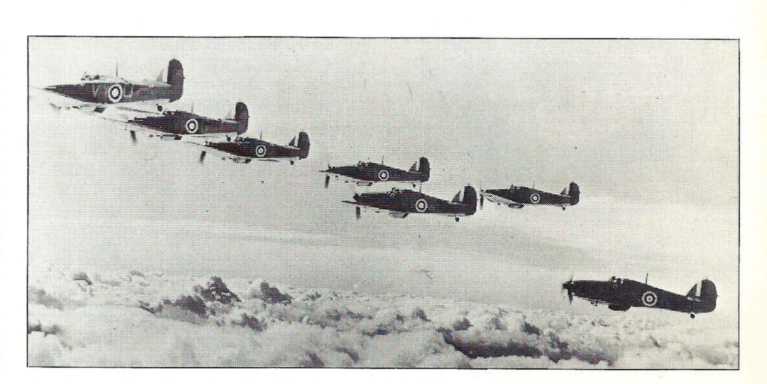
85.º Squadron



El 85.º Squadron estuvo destinado desde el principio a ser un escuadrón de caza y así fue durante la mayor parte de su carrera. Se formó en Upavon el 1 de agosto de 1917 y pasó el resto de aquel año y la primavera de 1918 efectuando la conversión, trasladándose a Francia en mayo de 1918 con los RAF S.E.5a. Recibió la distinción de estar dirigido durante la I Guerra Mundial por dos poseedores de la Cruz Victoria: el mayor Billy Bishop trasladó al 85.º a Francia y lo introdujo en la acción, y fue sucedido por el mayor Mick Mannock. Esta unidad tardó en llegar al campo de batalla por estar efectuando la conversión, pero jugó un papel muy importante en la ofensiva final que condujo a la victoria, tanto mediante ataques al suelo como patrullas ofensivas que dieron paso a los combates aéreos más importantes de la I Guerra Mundial. Una vez concluida la guerra, el 85.º permaneció en el continente hasta principios de 1919, en que regresó a Gran Bretaña y fue disuelto en Lopcombe Corner el 3 de julio de 1919.

El 85.º se reconstituyó el 1 de junio de 1938 a partir de la Patrulla A del 87.º Squadron en Debden. Al principio se equipó con Gloster Gladiator y al cabo de tres meses comenzó a recibir Hawker Hurricane, logrando estar totalmente operativo antes de iniciarse la II Guerra Mundial en setiembre de 1939. Llegado ese momento, el 85.º y su escuadrón gemelo, el 87.º, estuvieron encargados de la defensa del Air Component de la British Expeditionary Force, y se trasladaron a Francia el 9 de setiembre, estableciendo su base definitiva en Lille. La unidad llevó a cabo escoltas a bombarderos y a aviones de reconocimiento del Ejército, y cuando las operaciones se iniciaron en mayo de 1940 participó activamente en un intento de cubrir a las tropas que evacuaban Dunkerque. Tras doce intensos días de lucha, al escuadrón sólo le quedaban cuatro aparatos y, tras haberse perdido sus bases avanzadas, se vio obligado a regresar a Debden para ser reformado de nuevo.

El escuadrón volvió rápidamente a la acción cuando los alemanes comenzaron a organizarse para la batalla de Inglaterra. Estableció su base en el noreste de Essex y recibió la misión de atacar a las formaciones de aviones que remontaban el estuario del Támesis con la intención final de bombardear Londres, participando en numerosas batallas en esa zona durante el mes de julio. Posteriormente, se trasladó a Croydon como parte del cinturón interno de las defensas de la capital y participó plenamente en la lucha diurna durante el período más intenso de la batalla de Inglaterra. A medida que la batalla fue avanzando, los alemanes pasaron a atacar de noche y se demostró la poca eficacia de los escuadrones de cazas nocturnos Bristol Blenheim, se transfirió a esta especialidad un par de escuadrones Hurricane, entre los que se encontraba el 85.º. Se trasladó por tanto a una zona cercana a Debden, desde donde sus pilotos despegaban para perderse en la negra noche. Posteriormente se trasladó al norte para disfrutar de un descanso y desarrollar mejor las tácticas nocturnas, operando finalmente sobre Lincolnshire hasta noviembre. Durante los tres meses siguientes, registró más horas de vuelo que cualquier otro escuadrón de caza nocturno del grupo, pero sin ningún éxito. A principios de 1941 comenzó a reequiparse con Boulton Paul Defiant y Douglas Havoc, y con esos aparatos y sus radares pasó a convertirse en un escuadrón de caza nocturno viable. A partir de entonces ése habría de ser su cometido. Hacia el mes de mayo de 1941 libraba casi cuatro combates cada noche y durante el resto del año estuvo totalmente ocupado en patrullas nocturnas.

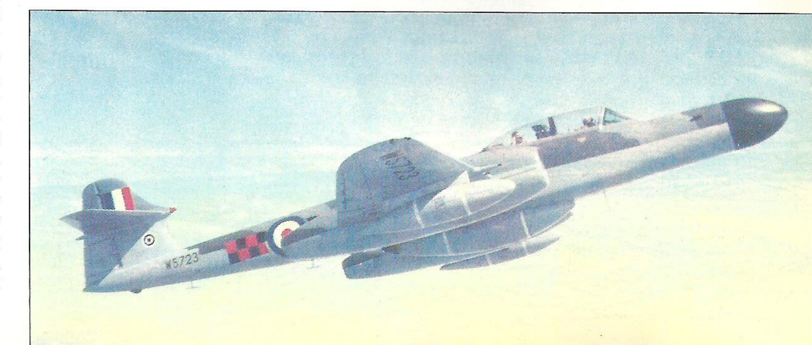


Una formación de los Hawker Hurricane del 85.º Squadron, con el emblema hexagonal de la unidad. Durante la batalla de Inglaterra, el 85.º estuvo a las órdenes del jefe de escuadrón Peter Townsend (foto RAF Museum, Hendon).

En 1942 el escuadrón puso a prueba la nueva táctica de efectuar patrullas en el mar del Norte confundiéndose con los bombarderos alemanes que cruzaban el mar. A pesar de tratarse de una buena idea, el ardid no tuvo un éxito absoluto ya que el Havoc carecía del margen de velocidad suficiente para seguir a los bombarderos y maniobrar en combate con ellos. Justo en el momento en que la ofensiva nocturna alemana comenzó a disminuir, el escuadrón recibió la solución a sus problemas, el de Havilland Mosquito. Este fantástico aparato sirvió en el 85.º Squadron en varias formas durante los nueve años siguientes y permitió al escuadrón mantener su serie de victorias en los enfrentamientos con los aparatos alemanes. Incluso probó el sistema Turbinlite en el Mosquito, pero sin éxito. En 1943, el escuadrón volvió a la ofensiva con patrullas de intrusión y recibió temporalmente el Mosquito NF.Mk XV, que le permitió alcanzar una altitud de 13 100 m e igualar a los aparatos de más alta cota. El escuadrón registró durante aquel año un éxito tras otro, y alrededor del mes de enero de 1944 alcanzó los 200 derribos.

Durante 1944 disminuyeron los ataques de los aviones alemanes sobre el

Un Gloster Meteor NF.Mk 14 del 85.º Squadron. El 85.º utilizó el NF.Mk 14, el último Meteor de morro largo, desde 1954 hasta 1958. Inicialmente tuvo su base en West Malling, trasladándose después a Church Fenton, en Yorkshire.



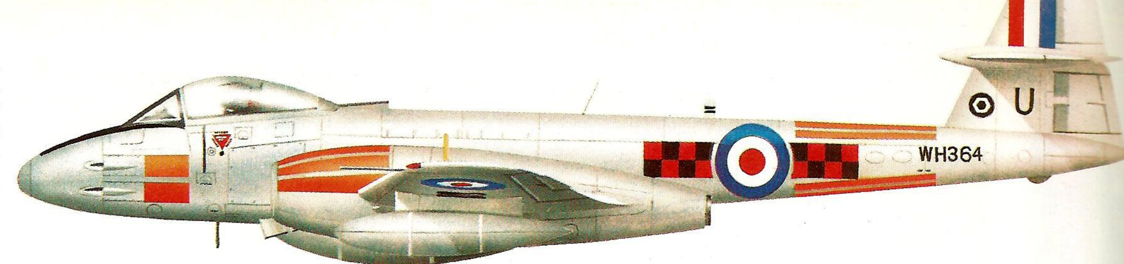
85.° Squadron (sigue)

Reino Unido, por lo que el escuadrón fue traspasado al Grupo de Apoyo del Mando de Bombardeo con el fin de reducir el número de pérdidas en las filas de los bombarderos. Durante la mayor parte del tiempo llevó a cabo salidas de intrusión a baja cota sobre los aeródromos de caza alemanes durante la noche. A continuación sus tripulaciones se unieron a los grupos de bombarderos para enfrentarse a los cazas nocturnos alemanes, pero el 85.° Squadron consiguió mayores éxitos en sus acciones de intrusión.

Una vez finalizada la guerra en Europa, el escuadrón regresó al Mando de Caza y formó parte de la fuerza de caza nocturna, mucho más reducida, de la posguerra. Estableció su base en West Malling en 1947, y en 1951 recibió los Gloster Meteor NF.Mk 11 para sustituir a los Mosquito. El escuadrón desarrolló nuevas tácticas para adaptar estos reactores al combate y voló con las posteriores versiones del Meteor, trasladándose a Church Fenton, en Yorkshire, en setiembre de 1957 y disolviéndose allí mismo el 31 de octubre de 1958.

Un mes después, el 85.° se reformó en Stradishall mediante la redesignación del 89.° Squadron. Le fue encomendada la misión de caza todotiempo con Gloster Javelin, regresando a su base de West Malling en 1959. El escuadrón permaneció en las tareas de defensa del Reino Unido hasta que fue disuelto en West Raynham el 31 de marzo de 1963.

A pesar de que no había lugar para el 85.° Squadron como escuadrón de caza, fue reformado el 1 de abril de 1963 para servir en tareas de apoyo al ser convertido de hecho en el Target Facilities Squadron de West Raynham. Desde esta base, y posteriormente desde la de Binbrook, el escuadrón voló con Meteor y English Electric Canberra en prácticas de interceptación y entrenando a los escuadrones de English Electric Lightning del Mando de Caza durante los 12 años siguientes, hasta que se disolvió en West Raynham en 1975.



Un Gloster Meteor F.Mk 8 del 85.° Squadron. En abril de 1963, el 85.° se convirtió en un escuadrón de apoyo a otras unidades y tuvo su base en West Raynham. Permaneció asignado a esta tarea durante 12 años.


Dos Gloster Javelin FAW.Mk 6 del 85.° en diciembre de 1959. El escuadrón había regresado por entonces a West Malling, su vieja base de caza, donde permaneció hasta setiembre de 1960, pasando a ser el último miembro del Mando de Caza con base en ese famoso aeródromo (foto Bruce Robertson).

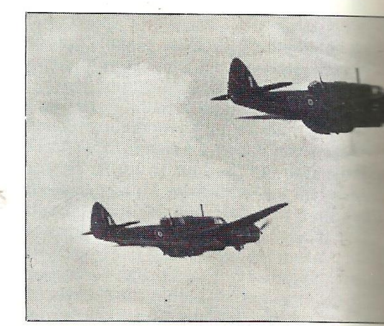
86.° Squadron



El 86.° Squadron intentó por dos veces participar activamente en la I Guerra Mundial, pero en ambas ocasiones vio frustrados sus deseos por las circunstancias. Se formó en Wye el 1 de setiembre de 1917 en tareas de entrenamiento con la previsión de llegar a ser operativo en 1918. Sin embargo, fue una de las unidades que continuamente se vio privada de su personal entrenado para intentar cubrir las pérdidas en el frente Occidental, por lo que nunca logró retener al personal experimentado el tiempo suficiente para formar un cuadro operativo, y finalmente fue disuelto el 4 de julio de 1918. Volvió a aparecer ese mismo año cuando un nuevo 86.° Squadron se formó en Brockworth para ocupar la vanguardia en la incorporación del nuevo caza de ataque al suelo de Sopwith. El escuadrón se constituyó el 30 de octubre de 1918 y los Sopwith Salamander comenzaron a llegar durante los meses siguientes; pero la firma del armisticio supuso evidentemente un freno en la expansión de la RAF. Como consecuencia de ello, el escuadrón volvió a ser disuelto antes de finalizar el mes de noviembre de 1918.

El 6 de diciembre de 1940, el 86.° Squadron se creó en el Mando Costero y se equipó con cazas Bristol Blenheim IVF para operar en ataques navales y servir en tareas de escolta a convoyes. Estas últimas las inició el 28 de marzo de 1941 desde la base de Wattisham, que compartió con aviones Blenheim del Mando de Bombardeo. Por entonces se decidió dar al escuadrón una tarea más ofensiva, y en junio se reequipó con Bristol Beaufort y se trasladó a North Coates. Alrededor del día de Año Nuevo de 1942 había completado la conversión al torpedeo, misión en la que se estrenó hundiendo dos buques en febrero.

Cuando el Consolidated Liberator pasó a equipar al Mando Costero, el 86.° Squadron recibió el cometido de entrenar a las tripulaciones para otros escuadrones en el Liberator. Evidentemente esto supuso un retraso en sus esfuerzos por volver a ser operativo, lo que no se produjo hasta febrero de 1943, en que se abrió el período más brillante del escuadrón. El 4 de mayo hundió su primer submarino en el Atlántico, su zona de operaciones. Los ataques se sucedieron mes a mes y durante el verano también libró combates con los Focke-Wulf Fw 200 y Junkers Ju 88. El escuadrón vivió unos momentos de intensa actividad operativa, acumulando con el paso del tiempo un alto número de horas de vuelo. El año siguiente fue incluso más activo, aunque hundió menos submarinos, pero llevó a cabo aburridas y largas patrullas por el océano Atlántico, muchas de las veces desde bases de Islandia. Continuó la ofensiva hasta el día de la victoria en Europa, en que fue transferido al Mando de Transporte. Tras completar el período de conversión en Oakington, comenzó a efectuar transportes de tropas en la ruta de la India, papel en el que operó hasta el 16 de abril de 1946, en que fue disuelto en Oakington.


Dos Bristol Beaufort del 86.° Squadron. Dichos aparatos fueron utilizados para la siembra de minas y tareas de reconocimiento durante algún tiempo hasta asumir cometidos antibuque

87.° Squadron

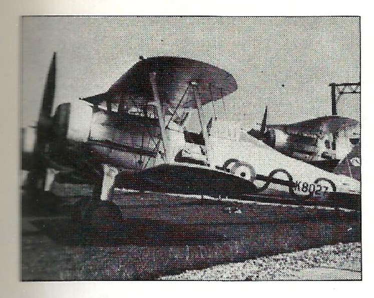


El 87.° Squadron comenzó su existencia con la Escuela Central de Vuelo. El 1 de setiembre de 1917 en Upavon, el Squadron D perteneciente a ese renombrado cuerpo proporcionó una patrulla base que fue redesignada 87.° Squadron y que fue creciendo hasta el nivel de escuadrón. Tres meses después la unidad se trasladó cerca de Londres para equiparse con sus aparatos operativos, los Sopwith Dolphin.

La puesta de largo del escuadrón se vio truncada por la ofensiva alemana de marzo de 1918 y el 87.° se trasladó a Francia para entregar sus aviones a otros escuadrones de Dolphin como aparatos de recambio. Los pilotos regresaron a Hounslow y comenzaron desde el principio. Un mes después, el 87.° se trasladó a Francia de nuevo al completo. Fue asignado a las zonas costeras, llevando a cabo patrullas sobre las posiciones a lo largo de la costa, llegando hasta la frontera holandesa. En mayo le fue encomendado un cometido más urgente: los aparatos de reconocimiento alemanes estaban aproximándose a alta cota y fotografiaban las posiciones aliadas. Ya que el Dolphin había sido creado como un caza de alta cota, el 87.° Squadron recibió la misión de localizar y derribar esos aparatos, y en los diez primeros días de su nueva misión logró abatir a ocho de ellos. Ésta fue su tarea principal hasta la ofensiva final aliada que dio comienzo en julio, en la que el escuadrón volvió a ocuparse de tareas más normales.

El escuadrón pasó tres meses en el Ejército de Ocupación antes de regresar a Gran Bretaña en febrero de 1919 y disolverse en Ternhill en junio.

El 15 de marzo de 1937, un núcleo del 54.° Squadron se trasladó a Tangmere para formar al 87.° Squadron. Se convirtió al Hawker Fury, que fue el avión característico de esa base, pero después de tres meses se trasladó a Debden, en Essex, donde recibió los Gloster Gladiator. Se convirtió rápidamente en un escuadrón muy popular al crear un equipo de tres aparatos que practicaron acrobacias unidos



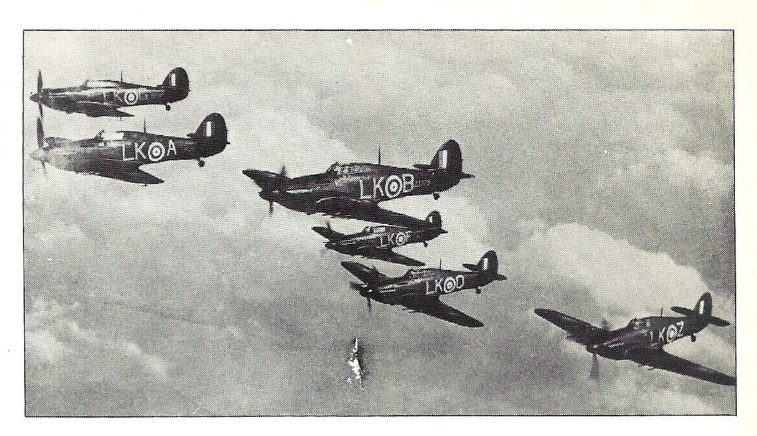
Aviones Gloster Gladiator del 87.° Squadron fotografiados en Debden en 1938. El aparato en primer plano lleva una línea verde ondulada alrededor de una línea negra horizontal en el fuselaje y la clásica serpiente del escuadrón en la deriva (foto Bruce Robertson).

entre sí por cuerdas, haciendo que el escuadrón estuviera muy solicitado durante el año siguiente. Todo ello tocó a su fin durante el verano de 1938, en que los Hawker Hurricane sustituyeron a los Gladiator. Al mismo tiempo, la Patrulla A pasó a formar el 85.° y se creó una patrulla sustitutoria. El escuadrón pronto fue operativo y al inicio de la II Guerra Mundial, un año después, se trasladó a Francia con el 85.° Squadron como el arma de caza del Air Component de las BEF.

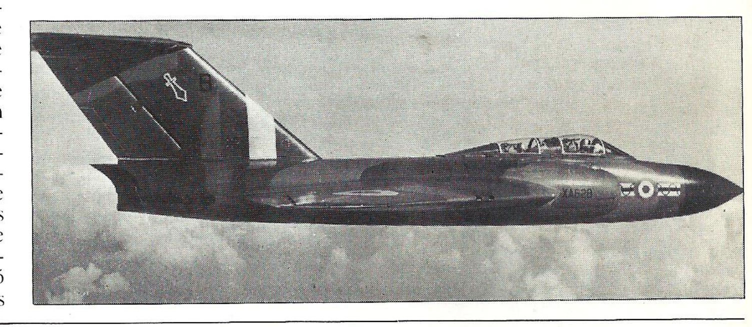
Inicialmente tuvo poco trabajo, aparte de encargarse de algunos aparatos de reconocimiento alemanes. El panorama cambió cuando en mayo de 1940 los alemanes invadieron Bélgica, los Países Bajos y Francia. La misión principal del escuadrón fue la protección de los Westland Lysander destinados a reconocimiento, lo que truncó las posibilidades del 87.° de derribar aparatos enemigos. Registró numerosas pérdidas y, tras 12 días de combates, la unidad fue enviada a Debden para su reconstitución. Se trasladó para ello al norte, a Yorkshire, desde donde llevó a cabo su combate sobre Gran Bretaña el 11 de julio, derribando cuatro Messerschmitt Bf 110. Al mismo tiempo efectuó la conversión a la caza nocturna y a finales de julio envió una patrulla al sur para esas tareas, mientras el grueso del escuadrón permaneció en Church Fenton llevando a cabo tareas de caza diurna. En noviembre de 1940, el 87.° se trasladó al suroeste, donde se concentró en tareas de caza nocturna. Al año siguiente, el escuadrón estableció un destacamento permanente en el aeródromo de St Mary en las Scilly, como única defensa aérea de las islas. El cuerpo principal del escuadrón pasó a ser la unidad de cazas nocturnos Hurricane más veterana, llevando a cabo la defensa de las ciudades de la región occidental, pero también efectuando patrullas sobre Francia y ataques de intrusión nocturna sobre aeródromos de bombarderos alemanes. Así trascurrió 1941 y la primera mitad de 1942, período en el que el destacamento de St Mary registró una media de dos victorias cada mes. El resurgimiento final del escuadrón en Gran Bretaña se produjo mediante salidas de ataque al suelo durante la operación de Dieppe en agosto de 1942, después de lo cual dejó de ser operativo y comenzó a prepararse para ser enviado a ultramar.

Con los aviones Hurricane y desde Gibraltar, el escuadrón sirvió como escolta a los convoyes de la operación «Torch», trasladándose a Argelia inmediatamente después de los desembarcos de noviembre de 1942. Después de establecerse allí, el escuadrón sirvió como escolta al Ejército en las operaciones de aquella campaña. Una vez concluidas las batallas en el norte de África, el escuadrón permaneció en la zona para la defensa aérea de las instalaciones aliadas en la misma; disponía por entonces de aviones Supermarine Spitfire, que utilizó en patrullas de convoyes a lo largo de las costas del norte de África que raramente finalizaron en combate. En setiembre de 1943, el escuadrón se trasladó a Sicilia para participar en la invasión de Italia. En 1944 estableció su base en Italia para concentrarse en las operaciones en el Adriático. Efectuó reconocimientos armados y posteriormente incorporó bombas a sus Spitfire para llevar a cabo numerosas salidas de ataque al suelo durante el resto de 1944. Durante aquel invierno en Italia, el tiempo meteorológico impidió que se pudieran efectuar demasiadas operaciones, pero en la primavera de 1945 el escuadrón llevó a cabo salidas de escolta a los Douglas Dakota que lanzaban suministros a los partisanos. El escuadrón se concentró cada vez más en las tareas de apoyo directo al 5.° Ejército hasta el final de las hostilidades. El 87.° permaneció en Italia hasta el otoño y luego se trasladó a Austria para realizar tareas habituales de ocupación hasta su disolución en Zeltweg el 30 de diciembre de 1946.

Cuando se dieron a la 2.ª Fuerza Aérea Táctica medios de caza nocturna después de la guerra, el 87.° Squadron fue elegido para formar parte de dichos efectivos. Se reformó en Wahn el 1 de enero de 1952 y se equipó con Gloster Meteor NF.Mk 11. Estableció su base en Colonia y fue el responsable de la defensa del Ruhr y del seguimiento de aviones no identificados que cruzaban la frontera. Después de cinco años se trasladó a Brüggen, donde sustituyó sus Meteor por Gloster Javelin. Estos aparatos proporcionaron una mejor defensa todotiempo y sirvieron con el 87.° Squadron hasta que volvió a ser disuelto, en Brüggen, el 3 de enero de 1961.



Una formación de Hawker Hurricane del 87.° Squadron pintados de negro cerca de Bath en 1941. El 87.° utilizó el Hurricane desde 1938 hasta 1942 (foto P. H. T. Green).



Un Gloster Javelin FAW.Mk 1 del 87.°, que por entonces era un escuadrón de caza todotiempo de la RAF Germany. El aparato lleva la vieja línea ondulada, utilizada anteriormente por los Gladiator. El significado del emblema de la daga es desconocido.

88.° Squadron



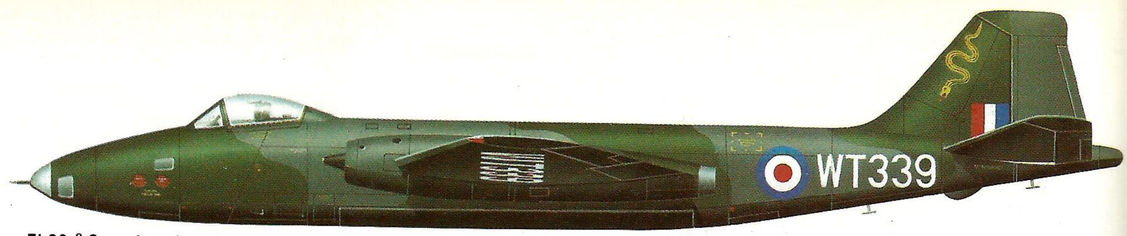
El 88.° Squadron se formó el 24 de julio de 1917 en Gosport, en donde paso los nueve meses siguientes entrenándose y equipándose con Bristol F.2B como unidad de cazas biplazas y de reconocimiento. Se trasladó a Francia después de que la ofensiva alemana de primavera se hubiera disipado en abril de 1918. Pasó a ser operativo el 6 de mayo y pronto comenzó a anotarse derribos sobre los aparatos alemanes al tiempo que demostraba sus posibilidades como escuadrón de reconocimiento. La mayoría de sus salidas eran del segundo tipo o bien patrullas ofensivas por detrás de las líneas, pero cuando la guerra fue llegando a su fin volvió al ataque al suelo, actuando con particular eficacia contra las tropas enemigas que intentaban huir por Tournai.

Cuando llegó el armisticio, el escuadrón había registrado en siete meses 164 aviones enemigos derribados contra unas pérdidas propias de dos muertos, cinco heridos y diez desaparecidos. Se trasladó a Bélgica, donde se estableció hasta el 10 de agosto de 1919, en que fue disuelto en Nivelles.

El escuadrón fue reformado como parte del Mando de Bombardeo en Waddigton el 7 de junio de 1937, equipándose con los bombarderos Hawker Hind. Se trató sólo de un material provisional, pues al cabo de un año el escuadrón se trasladó a la base operativa de Boscombe Down y comenzó a recibir Fairey Battle. Efectuó la conversión y comenzó a actuar en 1938 y 1939 durante los ejercicios aéreos, llevan a cabo acciones diurnas a baja cota como preparación para futuras operaciones reales.

Cuando estalló la II Guerra Mundial en setiembre de 1939, el 88.° se trasladó inmediatamente a Francia, llegando de hecho el día en que Chamberlain anunció el comienzo de la guerra. Formó parte de la Advanced Air Striking Force, por lo que constituyó parcialmente el brazo aéreo móvil de la RAF para el ataque contra los alemanes por detrás de las líneas. Fue uno de sus Fairey Battle que registró la primera acción aérea británica culminada con éxito en la II Guerra Mundial, cuando fue atacado por un Messerschmitt Bf 109 al que consiguió derribar; este engañoso acontecimiento no ayudó en nada a demostrar la irremediable debilidad del Battle frente a los cazas enemigos. Pronto ello quedó patente, cuando dio comienzo la guerra «real» en mayo de 1940: el 88.° Squadron no fue enviado a atacar objetivos situados detrás de las líneas enemigas, sino a la primera línea de fuego, hostigando a las columnas alemanas que avanzaban hacia Francia.

Tras retirarse de la batalla a principios de junio, el 88.° se trasladó a Irlanda del Norte, donde utilizó sus Battle en tareas de escolta a buques hasta que volvió a estar listo para el combate. Esto se produjo en el verano de 1941, cuando el 88.° ya estaba reequipado con Bristol Blenheim Mk IV. También voló algunas versiones del Douglas Boston durante su preparación para entrar en servicio. Los Blenheim tomaron parte en las costosas operaciones antibuque que el 2.° Group llevó a cabo durante aquel año. Hacia finales de año, los Blenheim fueron abandonados y el escuadrón llevó a cabo una decidida actuación a los Boston, ya que fue la primera unidad que los empleó operacionalmente. Antes de su puesta de largo operativa, el 88.° fue llamado a efectuar una misión imposible: el *Scharnhorst* y el *Gneisenau* intentaban escaparse por el canal de la Mancha y el 88.° recibió la orden de hundirlos. Cuatro de sus aparatos efectuaron una salida a fin de preparar la misión de



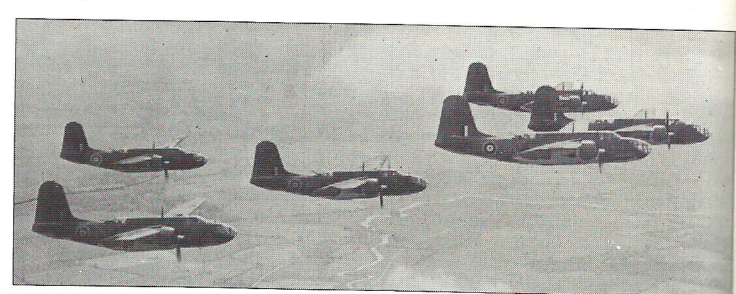
El 88.° Squadron fue el primero en reequiparse con el Canberra B(I).Mk 8, una variante diseñada para las tareas de interdicción nocturna a baja cota en la RAF Germany.

bombardeo de los Boston, pero las condiciones atmosféricas eran tan malas que el escuadrón nunca encontró los buques. Aún así, el 12 de febrero de 1942 el escuadrón fue declarado operacional y continuó con operaciones de localización de buques siempre y cuando el tiempo lo permitió. En el mes de marzo el escuadrón empezó a efectuar acciones tierra adentro, con un importante ataque entre Poissy y Comines. La idea predominante era la de volar a cotas muy bajas y a partir de ese momento el 88.° empleó dicha táctica con éxito. El Boston fue un gran avance sobre el Blenheim y el escuadrón se encontró ahora en acción y casi sin descanso. El 19 de agosto participó en la ofensiva de Dieppe bombardeando los cañones situados detrás la ciudad.

Durante los 18 meses siguientes el escuadrón participó en varias acciones a través del canal, limitando cada vez más sus objetivos a los emplazamientos de «Noball» en un intento por frustrar la ofensiva de las V-1 que Hitler estaba planeando. Cuando finalmente llegó el Día D, el escuadrón se centró una vez más en el tendido de cortinas de humo para cubrir las tropas de desembarco en las cabezas de playa de Normandía. A partir de ese momento, se encomendó al escuadrón el ataque al suelo y pasó a volar contra objetivos tácticos en apoyo a las tropas avanzadas. En octubre de 1944 el 88.° se trasladó a Francia para aumentar su radio de acción y mantuvo una ofensiva de bombardeo constante hasta el 6 de agosto de 1945.

El 1 de setiembre de 1946, el 88.° se reconstituyó a partir de la 1 340.ª Patrulla en Kai Tak, Hong Kong. Esta unidad se había establecido con hidrocanoas Short Sunderland a fin de proveer servicios postales entre las diferentes bases de Extremo Oriente. El nuevo 88.° Squadron extendió dichas misiones a salidas antipiratería, especialmente necesarias alrededor de Hong Kong, y, al empezar la guerra de Corea, a toda la gama de misiones de reconocimiento efectuadas por los escuadrones dotados con los Sunderland. Se trasladó a Iwakuni (Japón) para realizar patrullas a lo largo de las costas coreanas hasta la firma del alto el fuego que puso fin a las hostilidades. En ese momento, el escuadrón se dirigió a Singapur para efectuar operaciones contra los guerrilleros malayos en el curso de los tres siguientes años. Fue disuelto en Seletar el 1 de octubre de 1954.

El último cometido del 88.° fue similar al realizado con los Boston. El escuadrón se creó de nuevo en Wildenrath el 15 de enero de 1956, convirtiéndose en el primer escuadrón que voló la versión de interdicción del English Electric Canberra, la B(I)Mk 8. Equipado con bombas y cañones, siguió la máxima de los ataques a baja cota, practicando varios tipos de bombardeo, tanto convencional como nuclear. Como todo pionero, fue tomado como ejemplo e imitado por otros escuadrones similares desplegados en la República Federal de Alemania. De acuerdo con la idea de que todos los escuadrones de baja numeración de la RAF debían mantenerse en activo, el 88.° Squadron fue redesignado 14.° Squadron en Wildenrath el 17 de setiembre de 1962.



El 88.° fue el primer escuadrón de la RAF en operar con el Douglas Boston, recibió sus aparatos en octubre de 1941 y los empleó en una serie de acciones diurnas a baja cota sobre la Francia ocupada. Los Boston también fueron utilizados en la fracasada operación de Dieppe en el verano de 1942 (foto Imperial War Museum).

89.° Squadron



Creado en Netheravon el 1 de setiembre de 1917, el 89.° Squadron siguió la rutina normal de la I Guerra Mundial, sirviendo en primer lugar como una unidad de entrenamiento equipada con aparatos de reconocimiento y caza. En su caso no llegó a ser movilizado para operaciones de ultramar y continuó sirviendo en cometidos de entrenamiento. Al acercarse el final de la guerra, fue disuelto en Netheravon el 4 de julio de 1918.

El escuadrón fue reconstituido durante la II Guerra Mundial en Colerne, el 25 de setiembre de 1941. El Bristol Beaufighter había resultado ser un caza nocturno muy satisfactorio, por lo que se decidió emplearlo en este cometido en Oriente Medio. El 89.° Squadron se creó con este propósito. Efectuó salidas durante todo el invierno y, tras subsanar alguno defectos del aparato, pasó al servicio operativo en enero de 1942. El 3 de marzo, el escuadrón registró su primera victoria, un Heinkel He 111. Poco después, el escuadrón aumentaría drásticamente su palmarés en los combates que no tardarían en llegar. De hecho, envió una patrulla a Malta como apoyo, encontrando incluso más «negocio» en dicha zona durante los meses de junio y julio. A finales de año envió también un destacamento a Argelia para apoyar a las recién desembarcadas fuerzas aliadas; ese destacamento entró rápidamente en acción.

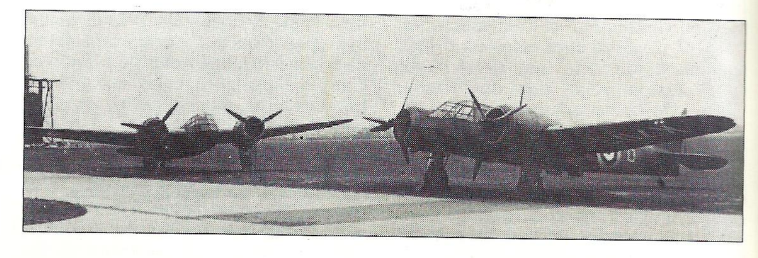
La llegada de 1943 trajo consigo una brusca disminución de la actividad del enemigo y el escuadrón empezó su reconversión a cometidos de intrusión, a la busca de objetivos en Creta y posteriormente en Sicilia. Así, continuó operando contra bombarderos nocturnos alemanes, pero a finales de 1943 éstos estaban fuera del alcance del 89.°. Por lo tanto, el escuadrón hizo sus maletas y se dirigió al este. En general, la vida del escuadrón no fue muy activa hasta su traslado cerca del frente de Birmania en el verano de 1944 a fin de que pudiera efectuar de nuevo sus misiones de incursión. En febrero fue retirado de las operaciones para su conversión a los de Havilland Mosquito NF.XIX, lo cual fue posponiéndose hasta el punto de que la guerra finalizó antes de que el 89.° Squadron fuera de nuevo operativo. Finalizada la guerra, se trasladó a Singapur, desde donde efectuó salidas de lanzamiento de propaganda a lo largo de las islas holandesas. El escuadrón era raramente llamado a la acción y el 1 de mayo de 1946 fue redesignado 22.° Squadron, tras haber abandonado sus aparatos dos meses antes.

Cuando el Mando de Caza se expandió a mediados de los años cincuenta, el 89.° Squadron se reconstituyó una vez más, en una nueva base de caza nocturna de Stradishall, el 15 de setiembre de 1955. Estaba dotado con de Havilland Venom NF.Mk 3, reemplazándolo por el Gloster Javelin y poniéndose en la vanguardia de la fuerza todotiempo de la RAF. Voló con estos aparatos durante un año, antes de ser redesignado 85.° Squadron el 30 de noviembre de 1957.

90.° Squadron



El 90.° Squadron se creó durante la I Guerra Mundial en Shawbury, el 8 de octubre de 1917, empezando su conversión a escuadrón de caza y equipándose en 1918 con los Sopwith Dolphin. Estaba previsto que se trasladase a Francia para unirse a la ofensiva final aliada, pero cuando estuvo listo para operar, a finales de julio, la lucha se desarrollaba de forma tan favorable que el escuadrón no fue realmente necesario en Francia; en consecuencia, el escuadrón, en aquel momento basado en Brockworth, fue disuelto el 3 de agosto de 1918. Once días más tarde el escuadrón fue reconstituido en Buckminster y se equipó con cazas Avro 504NF para misiones de defensa metropolitana en los condados centrales de Gran Bretaña. Siguió en alerta, con patrullas destacadas en Leadenham y Stamford, pero en ese momento ya había tenido lugar la última incursión y el 90.° no



Dos Bristol Blenheim Mk I del 90.° Squadron fotografiados en RAF Bicester. El escuadrón comenzó a reequiparse con este aparato durante el mes de mayo de 1937 (foto P. H. T. Green).



Un Vickers Valiant del 90.º Squadron con el gallardete verde con las letras «XC» amarillas en la deriva. El escuadrón recibió los Valiant en 1957 y asumió el papel de repostaje aire-aire en abril de 1962. El escuadrón se disolvió en 1965 (foto MoD).

llegó a entrar en acción. Continuó en activo hasta el 13 de junio de 1919, en que fue disuelto en Buckminster.

El escuadrón se reconstituyó como unidad de bombardeo el 15 de marzo de 1937, en Bicester, donde sirvió desde entonces, a partir de la Patrulla A del 101.º Squadron. En aquel momento estaba equipado con los bombarderos diurnos Hawker Hind, pero a los dos meses recibió sus primeros Bristol Blenheim MkI, convirtiéndose el 90.º en la segunda unidad en recibir dichos avanzados bombarderos. Como resultado, se vio envuelto en las pruebas de conversión de los Blenheim y en el transcurso de los dos años siguientes se convirtió en un gran experto en este tipo de aparato. Consecuentemente, con el estallido de la II Guerra Mundial, el escuadrón fue transferido al 6.º (Training) Group del Mando de Bombardeo. En agosto de 1940 tuvo lugar una nueva reorganización, en julio el 90.º (junto con el 35.º Squadron) fue disuelto para formar la 17.ª Unidad de Entrenamiento Operacional en Upwood el 8 de abril.

Al cabo de un año, el escuadrón se reconstituyó en Watton el 7 de mayo de 1941 para ser el precursor de un nuevo aparato al servicio de la RAF. Fue el Boeing Flying Fortress, la versión B-17C que se convirtió en el Fortress Mk I de la RAF. El escuadrón pasó dos meses realizando su conversión al aparato antes del comienzo de las operaciones el 8 de julio, con un ataque a Wilhemshaven. La ventaja de los Fortress era su posibilidad de operar a alta cota, volando su primer ataque a 9 145 m. A pesar de dicha capacidad, los Fortress Mk I pronto demostraron ser inadecuados para la zona del teatro de operaciones del norte de Europa, a causa de su falta de armamento defensivo, fallos de los turbocompresores y limitaciones atmosféricas en incursiones de alta cota, y en setiembre los aparatos del escuadrón fueron retirados del servicio opeeativo, habiendo efectuado únicamente alrededor de 50 salidas de las cuales la mitad tuvieron que ser abandonadas. Al mes siguiente, envió un destacamento a Egipto, volando operaciones contra los puertos libios en el mes de octubre, antes de ser absorbido por el 220.º Squadron. En Gran Bretaña, el escuadrón continuó volando sus Fortress hasta el 12 de febrero de 1942, siendo disuelto en Polebrook.

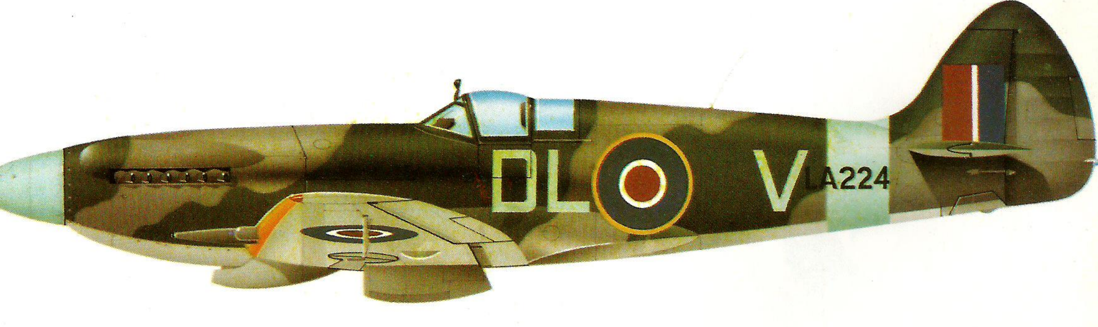
El 7 de noviembre de 1942, el escuadrón fue reconstituido, esta vez en Bottesfond, como parte del 3.^{er} Group. Recibió los Short Stirling, el aparato oficial del grupo, y tras su conversión empezó a operar la noche del 8 de enero de 1943. Su principal área de acción fue el Ruhr y participó en la ofensiva nocturna contra diferentes objetivos. A causa de su falta de techo operativo, el Stirling se convirtió en 1943 en el más vulnerable de los tres bombardeos cuatrimotores de la RAF, y aunque participó de forma regular en las principales incursiones del año, como la destrucción de Hamburgo, el escuadrón se vio cada vez más relegado a salidas de «jardinería», sembrado de minas en los alrededores de los puertos alemanes. El escuadrón sirvió con los Stirling hasta mayo de 1944, en que la mayor parte de la actividad del 90.º se dirigió a objetivos franceses para preparar la invasión del Día D. En los meses de mayo y junio, los Avro Lancaster reemplazaron a los Stirling, e inmediatamente el escuadrón se vio menos limitado en sus oportunidades. Participó en la ofensiva contra ciudades alemanas y en apoyo del segundo frente. El escuadrón voló su última acción el 22 de agosto de 1945.

Tras la guerra, la unidad siguió como parte del Mando de Bombardeo de la posguerra y mantuvo sus Lancaster hasta 1947, recibiendo los Avro Lincoln. Con ellos, fue regularmente destacado a Egipto y también a Rodesia. El 1 de setiembre de 1950 el escuadrón fue disuelto en Wyton, pero justo un mes más tarde, el 4 de octubre de 1950, se reconstituyó en Marham con los Boeing Washington B.Mk I, la versión de la RAF del B-29. Su período con los Washington fue uno de los mejores de su historia, puesto que ganó en la mayoría de las competiciones de bombardeo características de los años cincuenta. A finales de 1953 el Ala Marham empezó a equiparse con el primer bombardero a reacción de la RAF, el English Electric Canberra, y en enero de 1954 el 90.º estuvo completamente dotado con este modelo y empezó a entrenarse para alcanzar su máximo grado de eficacia.

La última etapa del 90.º empezó el 1 de enero de 1957, en que se creó de nuevo en Honington. Estaba equipado con los Vickers Valiant y formó parte de la fuerza de disuasión del Reino Unido. Con los Valiant, el escuadrón efectuó varias salidas a ultramar además de cometidos de disuasión, mostrando el pabellón británico en países tan lejanos como Nigeria y las Filipinas. Con la llegada de los Hanley Page Victor y los Avro Vulcan a la *V-Force*, el 90.º cambió su cometido por el de repostaje de combustible en vuelo, y desde abril de 1962 en adelante sirvió en dicho papel. Continuó hasta agosto de 1965 en que, a raíz de la inmovilización en tierra de los Valiant, el 90.º fue disuelto una vez más.

91.º Squadron





Un Supermarine Spitfire Mk 21 del 91.º Squadron, con base en Ludham durante la primavera de 1945. El 91.º fue la única que empleó en acción al Mk 21, con el que llevó a cabo misiones de reconocimiento armado y antibuque.

Durante la I Guerra Mundia, el 91.º Squadron sirvió como una unidad de entrenamiento de transmisiones. Se creó en Chattis Hill el 1 de setiembre de 1917 y estuvo equipado con diversos aparatos, con los que sirvió hasta su disolución el 3 de julio de 1919.

En el mes de octubre de 1940 se destacó un patrulla del 60.º Squadron y se le encomendó el cometido de realizar saldas costeras para mantener un control constante sobre las incursiones alemanas a través del canal a baja cota. Esa patrulla era conocida como la 421.ª Flight y estuvo dotada con Hawker Hurricanes y Supermarine Spitfire. Las salidas que efectuaron se conocieron por el nombre de «Jim Crows», y a medida que la amenaza alemana a baja cota se intensificó, la patrulla creció hasta el nivel de un escuadrón y fue redesignada 91.º Squadron en Hawkinge el 11 de enero de 1941. A mediados del verano, se encontraba operando como un escuadrón de caza más, efectuando «Rhubarb» sobre Francia y también, gracias a su situación en Kent, escoltando los buques y aparatos de salvamento marítimo. A finales de 1941 el escuadrón participaba de forma muy activa en todas las operaciones de Mando de Caza y llevaba a cabo escoltas de bombarderos, incursiones de caza, reconocimientos armados y, desde luego, «Jim Crows». El 91.º continuó así hasta agosto de 1945, en que se trasladó a los condados centrales, retirado de las operaciones. Una vez allí, se reequipó con los Spitfire Mk XII, una nueva versión con motor Rolls-Royce Griffon y perfeccionada para operaciones de baja cota y alta velocidad. Volvió a Hawkinge con ellos y emprendió las acciones contra los monoplazas alemanes que atacaban las ciudades costeras del sureste inglés, efectuando también ataques a baja cota contra buques alemanes e instalaciones del continente. Durante un año voló los Spitfire Mk XII, convirtiéndose en el escuadrón con mayor número de aparatos enemigos derribados de todo el Mando de Caza en setiembre de 1943. A lo largo de 1944 el escuadrón se encontró cada vez más inmerso en los preparativos del Día D. En agosto de 1944 fue reequipado con los Spitfire Mk XIV, un aparato completamente rediseñado para operaciones a cualquier altitud. Con ellos, fue llamado a combatir las bombas volantes V-1 que en aquel verano de 1944 empezaron a caer sobre Gran Bretaña.

En agosto de 1944, el escuadrón fue trasladado del campo defensivo al ofensivo, uniéndose a la 2.ª Tactical Air Force, y se reequipó con los Spitfire Mk IX. En esos momentos participó en escoltas a bombarderos y en operaciones para la cobertura de los combates en el continente. A diferencia de la mayoría de los escuadrones de la 2.ª Tactical Air Force, el 91.º nunca tuvo su base en Francia, volviendo de hecho al Mando de Caza a principios de 1945. Una vez más, fue reequipado, esta vez con un Spitfire todavía más potente, el F.Mk 21. El 91.º Squadron fue la primera unidad que recibió dicha versión y la única en volarlo en operaciones. Dichas operaciones fueron de reconocimiento armado a través del continente y ataques navales a lo largo de las costas alemanas.

El escuadrón siguió como parte del Mando de Caza de la posguerra, cambiando de base con moderada frecuencia a medida que se cerraban aeródromo tras aeródromo. A finales de 1946, el escuadrón al fin abandonó los Spitfire por cazas a reacción, recibiendo los Gloster Meteor en Duxford. No les empleó mucho tiempo, pues el 31 de enero de 1947 fue disuelto el Acklington al ser redenominado 92.º Squadron.